14e Année. No 663 — NUMERO DOUBLE (32 pages) : UN FRANC — 3 Juin 1911

LA VIE AU GRAND AIR

PARIS
MADRID

PARIS
ROME

GARROS

arrivé premier à Pise, fut devancé par Beaumont qui entra le premier à Rome.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Vie au Grand Air

MUGUET ULTRA PERSISTANT BRISE DE MAI ED. PINAUD

ST-MORITZ-DORF

(Engadine, Suisse)

Station Balnéo-Climatérique la plus élevée de l'Europe

Grand Hôtel St-Moritz

450 lits — Ouvert depuis Décembre 1905

L'Hôtel de luxe des Alpes

SAISON D'ÉTE : JUIN - SEPTEMBRE

Appartements de famille, avec salles de bains et cabinets de toilette en plein midi. — Doubles corridors assurant une tranquillité absolue. — Magnifique hall. — Terrasse et restaurant français dominant le lac. — Lawn-tennis, croquets, etc. — Deux concerts par jour. — Train de luxe : Calais-Paris-Saint-Moritz.

Pour prospectus, etc., s'adresser à la Direction.

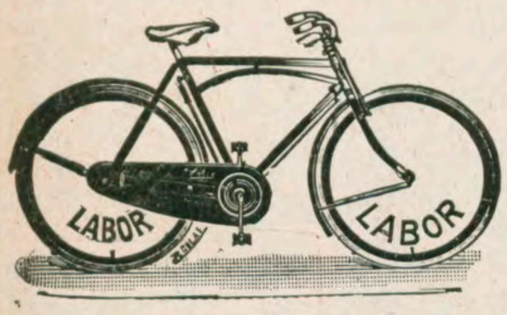
"CYCLES PANNETTON"

MORTEAU (Doubs)

PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS par les *Plaques Autochrômes*

SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR



LABOR

Catalogue 48 pages franco.

23, Avenue du Roule

NEUILLY-SUR-SEINE

VICHY ETAT PASTILLES VICHY-ÉTAT La Boîte : 0f50 cent.

Après les repas 2 ou 3

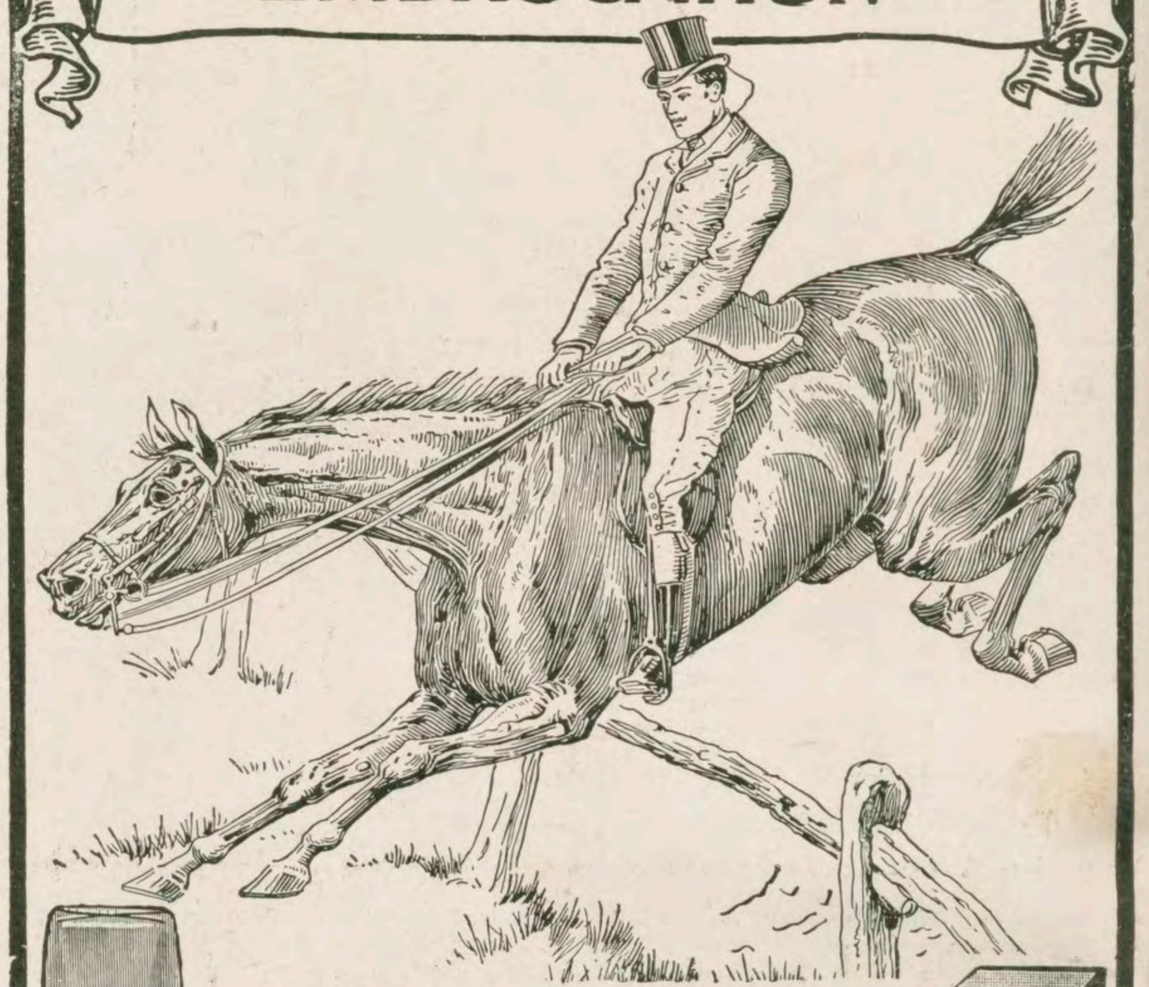
PASTILLES VICHY-ÉTAT

Facilitent la Digestion

LA POCHETTE (Nouvelle Création) 0f50

Boîte ovale **2** fr. *Coffret de 500 gr.* **5** fr.

ELLIMAN'S EMBROCATION



POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures, Rhumatismes, Capelets, Suros, Eparvin, Courbe, Molettes, Meurtrissures, Coupures et blessures, Genoux couronnés, Maux de gorge, Blessures de la selle, Maux de bouches chez les moutons et les agneaux, Piétin chez les moutons, Foulures chez les chiens, Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes, Lumbago, Maux de gorge dûs au froid, Rhumes de poitrine, Névralgies, Bronchite chronique, Maux de reins Meurtrissures, Coupures légères, Foulures, Crampes, Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

Se trouve dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

Officiers Ministériels

Etudes de Me FIÉRENS, avoué à Pontoise, et de Me GENDROT, notaire à Pontoise.

ADJUDICATION le dix-huit juin 1911, à deux heures, en l'école d'Epluches (commune de Saint-Ouen-l'Aumône), par Me GENDROT, notaire.

En 6 lots (faculté de réunion) :

CHATEAU D'ÉPLUCHES

(commune de Saint-Ouen-l'Aumône).

A proximité de la station d'Epluches, chemin de fer du Nord. Mise à prix : 121.000 francs,

ET 5 TERRAINS de contenances diverses, sis au même lieu. Mises à prix : 10.000 francs, 8.000 francs, 7.500 francs, 9.000 francs et 4.500 francs.

S'adresser pour les renseignements à Pontoise : auxdits Mes FIÉRENS, avoué, et GENDROT, notaire; à Mes DÉCUTY et DUPONT, avoués, et à Me AUBEY, huissier. — Paris : à M. BERTY, 175, rue St Honoré. A Crépy-en-Valois (Oise) : à Me PILLEBOUT, notaire. Pour visiter : à M. MASSON, rue des Grandes-Côtes, à Epluches.

Maison à Paris : **R. ORDENER, 149** Revenu : 10.000 fr. M. à p. : 80.000 fr. A ad. s. 1 ench. Ch. not., Paris, le 20 juin 1911. S'ad à Me PIERRE ROBINEAU, not., 8, r. Maubeuge.

FERME à Hécourt (Oise). Cce : 120 hect. R. net : 10.000 fr. M. à prix : 220.000 fr. Adj. sur 1 ench. Ch. not. Paris, le 20 juin 1911. S'adresser à Me PLOIX, notaire, 25, boulevard Beaumarchais, Paris.

ST-DENIS Immeubles à usage de fabr. de cirage, 285, av. de Paris. Cce : 3.337 m. env. Rev. : 3.000 f. M. à p. : 60.000 f. Prêt. Créd. F. Adj. sr 1 ench. Ch. not. Paris, 20 juin. Me CHERRIER, not., 44, r. du Louvre.

Maison à Paris : Rue de **TOURNON,** 11 et 13. Cce : 784 m. R b. : 25.805 f. M. à p. : 280.000 f.

BILLANCOURT Propriété, 2, allée des Myosotis. Cce : 2.131 m. env. M. à p. : 15.000 f. A adj. sr 1 ench. Ch. not. Paris, le 20 juin 1911. S'adresser à Me DE RIDDER, notaire, 4, rue Perrault, Paris.

1° MAISON à Paris, r. Jadin, 3 *bis*. R. b. : 15.580 f. M. à p. : 135.000 f ; 2° Prop. à Labbeville (S.-et-O.). Ce : 13 820 m. Libre M. à p. : 15.000 f. Adj. Ch. not., Paris, 20 juin. S'adresser Me LINDET, not., 9, bd St-Michel.

Vente au Palais, le 22 juin 1911, à 2 heures : Maison à Paris, **RUE DU PRÉ-ST-GERVAIS, N° 58**

Contenance : 350 mètres environ. Mise à prix : 10.000 francs. S'adresser à Me BEAUVAIS, avoué.

Vente au Palais de Justice à Paris, le 17 juin 1911, à deux heures. 1er lot : Propriété sise à Paris,

101 ET 103, RUE MICHEL-BIZOT

Contenance : 2.608 m. 54 c. Revenu brut : 28 240 fr. Mise à prix : 300.000 francs. 2e lot : Terrain à Paris, **RUE DE TOUL, 20 ET 22**

Contenance : 1.184 m. 30 environ. Mise à prix : 10.000 fr. Faculté de réunion des 2 premiers lots. 3e lot : Une propriété sise à

MAISONS-ALFORT (SEINE), rue d'Enfer, dit « Château Gaillard ». Mise à prix : 40.000 fr.

4e lot : **UNE FERME SISE A AUTHEIL**

commune de Beautheil, arrondissement de Coulommiers (Seine-et-Marne). Contenance : 54 hectares 84 ares 46 centiares environ. Revenu brut : 4 000 fr. Mise à prix : 50.000 francs.

S'adresser à Mes COLAS et GUYOT-SIONNEST, avoués; BACHELEZ et PAUL ROBINEAU, notaires à Paris.

FERME de la Minière (comm. de Grayancourt, pr. Versailles. Cce : 132 h. R. net d'imp : 9.000 f. M. à p. : 250.000 f. Adj. s. 1 enc. Ch. not., 13 juin. S'ad aux not. : Mes CHARPENTIER et GRIGNON, 26, bd St-Michel. *qui dél. perm.*

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cº, Juny 3rd 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

3 Juin 1911 — Nº 663
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

Photographie de notre envoyé spécial.

GARROS INTERVIEWÉ A SON ARRIVÉE A LYON (1)

Garros, cette fois encore, n'a pu parvenir à triompher du destin. Victime, déjà, de la malchance dans Paris-Madrid, il fut, dans Paris-Rome, poursuivi par la déveine. Arrivé premier à Pise le mardi soir, il était, le lendemain, contraint de s'arrêter par suite d'une panne de moteur. Pendant ce temps, Beaumont, parti le matin de Nice, passait au-dessus de sa tête et entrait bientôt après, le premier des hommes-volants, dans la Ville Eternelle.

(1) Voir pages 657 à 668.

Détails techniques : monoplan Blériot.

PARIS=MADRID

Texte et photographies de nos envoyés spéciaux.

LA VICTOIRE DE VÉDRINE

Un seul concurrent est parvenu à Madrid. ✍ C'est Védrine, qui a triomphé des éléments, de la montagne et de la colère de l'aigle ✍

La première épreuve internationale de capitale à capitale, restera dans l'histoire de l'aviation, comme une date mémorable. Certes, d'autres feront plus que Védrine. Déjà, sa prouesse paraît éclipsée par les merveilleux exploits de Beaumont, de Garros et des autres qui par-dessus la mer ont relié l'Italie à la France. Mais aucun ne fera mieux. La tentative était hardie et ceux qui l'entreprirent, comme ceux qui en avaient eu l'idée, ont montré une audace, une confiance dans la nouvelle locomotion, confiance qui ne fut pas exagérée. Les faits sont là pour le démontrer. Mais il faut avouer aussi que le succès de l'épreuve tint à bien peu. A 8 heures 6 minutes, Védrine atterrissait sur le terrain de Getafe. A 9 heures, le vent se levait; à midi l'orage grondait; à 3 heures l'ouragan emportait comme un fétu de paille les hangars, le poste téléphonique, le buffet, démolissait la tribune royale, et c'est à grand peine que 50 soldats du génie, cramponnés au châssis d'atterrissage, au fuselage et à la queue retenaient le Morane qui menaçait de s'envoler sans son pilote, comme jaloux de terminer sa traversée des Espagnes. Une avance de quelques heures dans la baisse du baromètre et la performance de Védrine n'en était pas moins méritoire, mais il ne terminait pas la symbolique trajectoire qui relie l'audacieuse Tour Eiffel au triste Escurial.

On sait de quelle tragique façon débuta la course du *Petit Parisien*. Deux des hommes les plus éminents de l'Etat, frappés brutalement par l'hélice aveugle d'un appareil emballé. L'un d'eux mortellement atteint, l'autre échappant par miracle à la mort et tout de suite, l'affolement, la course interrompue. Interrompue pour tous ceux qui n'avaient pas encore pris le départ, mais non pour ceux qui déjà voguaient haut dans les airs, aussi ignorants des choses de la terre que si des milliers de kilomètres les en avaient séparés. L'un d'eux apprenant à l'étape, à Angoulême, la terrible nouvelle, fou de stupeur; l'autre, averti en cours de route, ne sachant que penser et que faire, se décidant à attendre de nouveaux détails et perdant, de ce fait, peut-être, la seconde place de la première étape.

Et nous, sur le champ d'Angoulême, anxieux aussi, nous demandant si l'effort de Garros va être stérile et si, comme il y a huit ans, la grande course Paris-Madrid ne va pas être étranglée dès son départ. Singulière coïncidence, qu'on n'a peut-être pas remarquée. C'est également un dimanche 21 mai, huit ans jour pour jour auparavant que, sur le même trajet, la course d'automobiles se terminait dans le sang, comme la course d'aéroplanes venait d'y commencer. Puis enfin, les esprits se reprenant, le beau geste de M. Monis disant : « Que la course continue! » Puis ce fut, la superbe arrivée de Garros dans le ciel gris, ballotté comme une barque sur l'océan déchaîné.

— Quand nous le vîmes passer au-dessus de Poitiers, me disait le lieutenand Ménard — et il s'y connaît — nous nous dîmes, avec Do-Huu et Cheutin : « Cet homme va à la mort ». Son appareil faisait des chutes de 50 mètres, se relevait, tanguait, roulait. Il nous semblait à chaque instant le voir s'abîmer sur le sol. Et le lendemain Védrine,

Védrine

Le triomphateur de Paris-Madrid a mis 37 h. 26 m. 22 s. pour se rendre d'Issy-les-Moulineaux au terrain de Getafe.

Gibert

L'ancien mécanicien de Grahame White, couvrit en 42 h. 6 m. les deux premières étapes. Il s'arrêta à Alsasua.

Garros

Obligé d'abandonner à Andoain, a couvert Paris-Angoulême en 4 h. 48 m. et Angoulême-Saint-Sébastien en 6 h. 30 m.

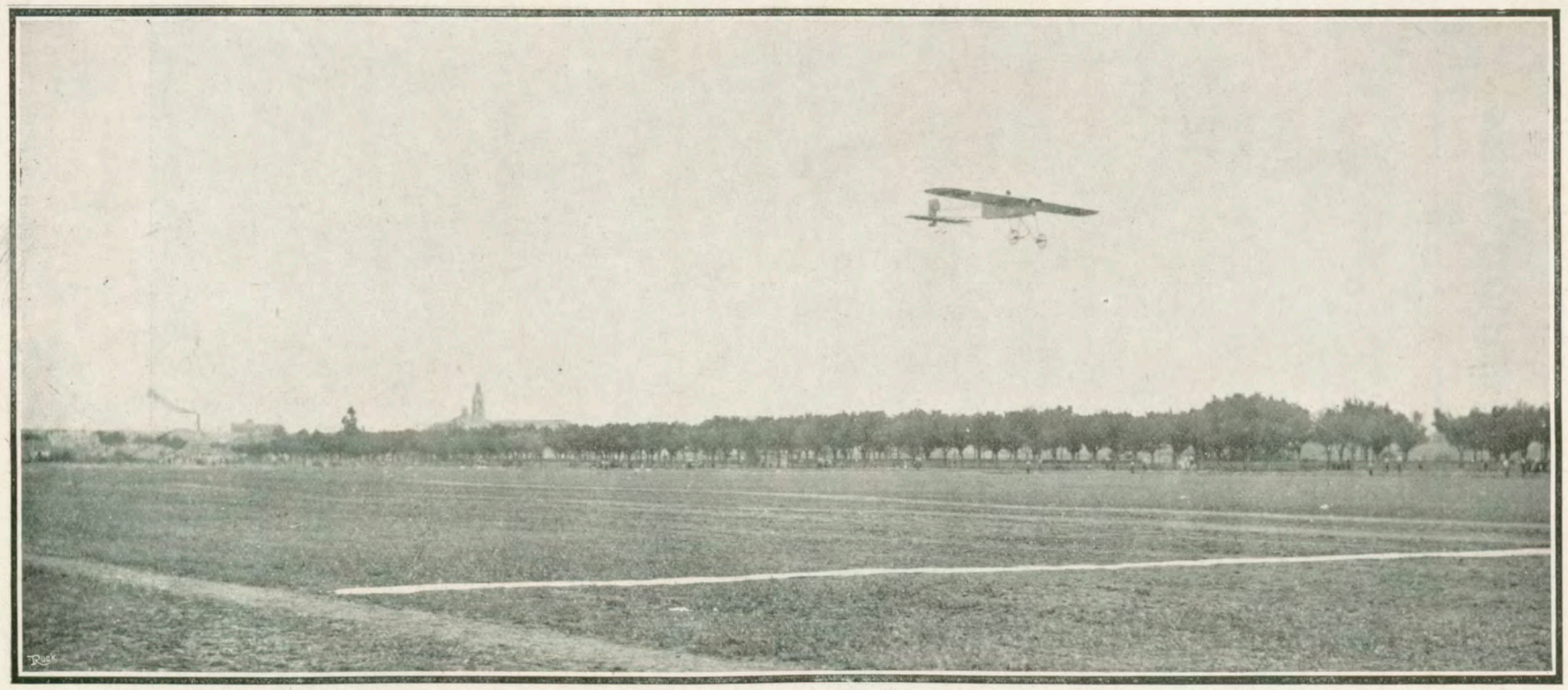
La Vie au Grand Air

L'appareil de Védrine montré à la foule à Angoulême

ON PROMÈNE L'APPAREIL DE VÉDRINE AUTOUR DU CHAMP D'ATTERRISSAGE D'ANGOULÊME

Le lundi, Védrine prenait le départ à 7 h. 14 du matin. Retardé par les terribles événements que l'on sait, Védrine ne put partir que le lendemain du jour fixé pour le départ. Il couvrit la distance Paris-Angoulême d'une seule traite en 4 h. 24 m. 7 s., faisant le meilleur temps de l'étape. L'après-midi, son appareil fit le tour du champ, poussé à la main, et entouré par la troupe, devant la foule enthousiaste. Cet enthousiasme diminua quand, vers 5 h., Védrine qui devait faire quelques vols au-dessus du terrain fut obligé, par suite du vent, d'y renoncer. Le public se fâcha et démolit les barrières.

Détails techniques : monoplan Morane, hélice intégrale Chauvière, magnéto Bosch.



Le dernier coup d'aile.

Védrine arrêté à Burgos le 25 mai, repartit le lendemain pour Madrid et atterrit magnifiquement au terrain de Getafe, couvrant la dernière étape en 27 h. 6 m. En comptant le temps perdu à Burgos, son temps total pour le parcours entier bat celui du Sud-Express.

couvrant Paris-Angoulême sans escale, accomplissait le lendemain le même exploit entre Angoulême et Saint-Sébastien, tandis que Garros, victime d'une panne d'essence, attendait pendant près de deux heures et demie sur les contreforts du Mont Jaizquibel et voyait, navré, son concurrent passer au-dessus de lui.

Et ce fut enfin la dernière étape: Védrine arrêté à Quintanapalla par la rupture d'une tige de soupape, contraint d'atterrir en un mauvais terrain, fausse sur une motte de terre le tube arrière de son stabilisateur et ne peut joindre Burgos que le soir, après une lutte de vitesse contre un aigle dans le cirque de Pancorbo en pleine Sierra Oberenes. Le lendemain, il part à la première heure et traverse le Guadarrama au milieu des remous, rabattu si violemment par la rafale que parfois sa béquille râcle le rocher.

Et alors c'est la descente sur le plateau de la Nouvelle Castille vers ce champ de Getafe, désert ce matin, mais où dix mille personnes l'attendaient hier; c'est la joie nerveuse qui s'épanche d'abord en gestes violents, puis en paroles pressées. C'est la réception royale, les applaudissements de la foule, à la corrida, et, ce qui n'est pas à dédaigner, les 100.000 francs du premier prix. Et pendant ce temps, Gibert brisait son appareil à Alsasua, réparait trop tard pour pouvoir repartir avant l'orage. Et Garros, heurtant une première fois à Usurbil, à 10 kilomètres du départ, un poteau supportant des fils de force chargés à 5.000 volts, évitait de peu l'électrocution. Il retournait à Saint-Sébastien chercher une hélice. Une seconde fois son moteur l'abandonnait et pour ne pas descendre sur un flanc de montagne, il piquait droit dans le fond d'un ravin et venait briser son appareil sur les galets du gave de Leizarran à Andoan.

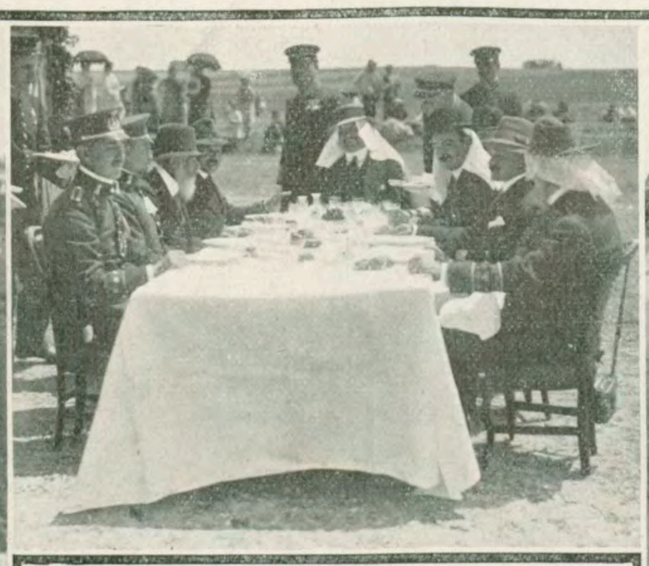
Un seul homme avait couvert Paris-Madrid. Un seul, mais c'est assez pour le succès de la première course internationale d'aéroplanes.

Je suis heureux de pouvoir ici, en félicitant le vainqueur, remercier les commissaires sportifs, et en particulier le marquis de Kergariou et M. Quinones de Léon. L'aide de ce dernier surtout, en Espagne, fut inappréciable. Et sans sa complaisance inépuisable, sans son appui si discret et si charmant, je ne sais pas ce que les journalistes français seraient devenus.

MARCEL VIOLLETTE.

Le Roi à Getafe.

Alphonse XIII, fervent de la locomotion nouvelle, avait tenu à se rendre à l'aérodrome de Getafe, pour l'arrivée des aviateurs.



Les officiels déjeunent.

Le roi étant reparti pour Madrid, avait donné l'ordre que le déjeuner préparé pour lui, fut servi aux officiels et aux journalistes français.

Védrine rentre à Madrid.

Le vainqueur de Paris-Madrid, est arrivé très déprimé à Madrid, il monte en automobile pour aller goûter le premier sommeil réconfortant.

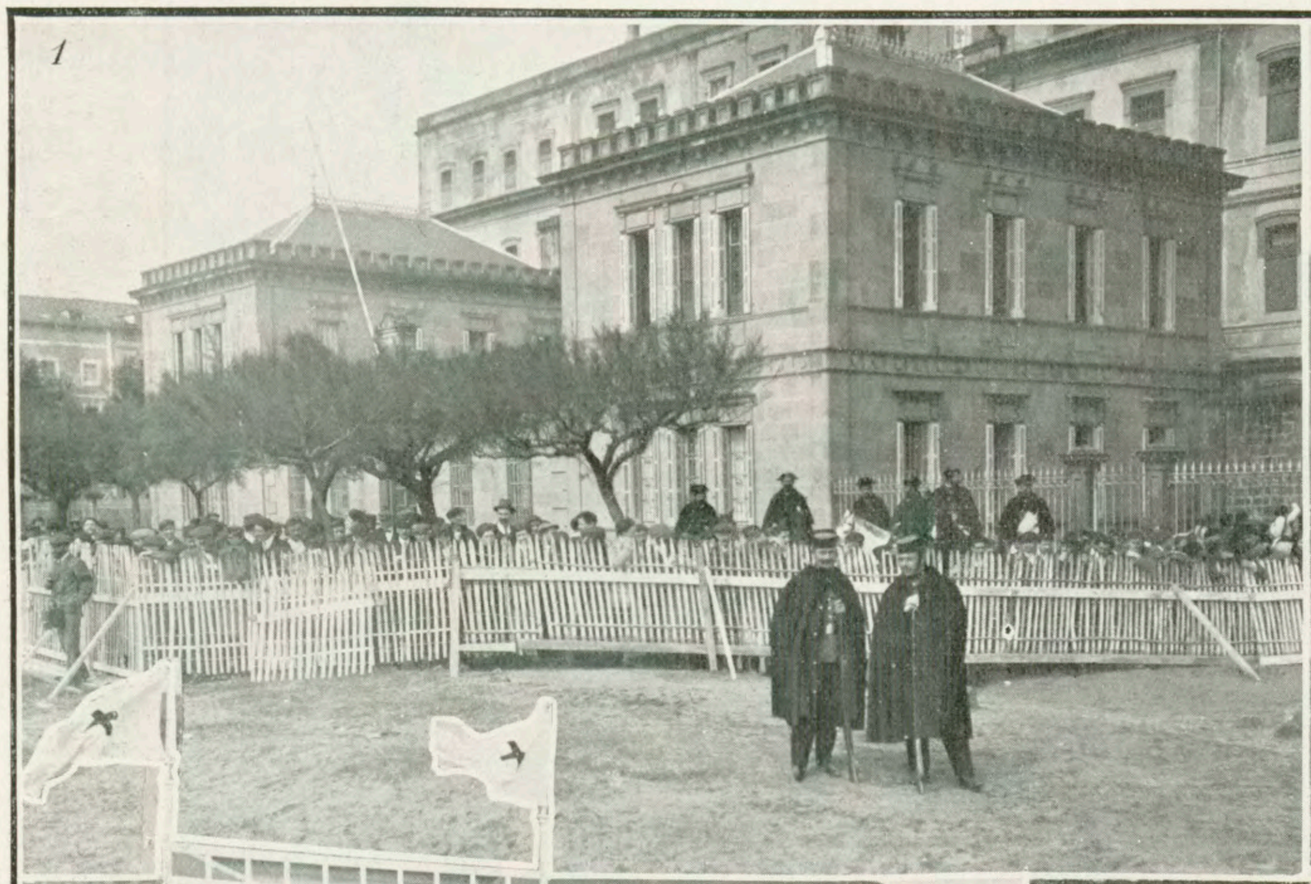
La Vie au Grand Air

ARRIVÉE DE VÉDRINE A SAINT-SÉBASTIEN

VÉDRINE ARRIVANT A SAINT-SÉBASTIEN PASSE AU-DESSUS DE LA MONTAGNE DE IGUELDO.

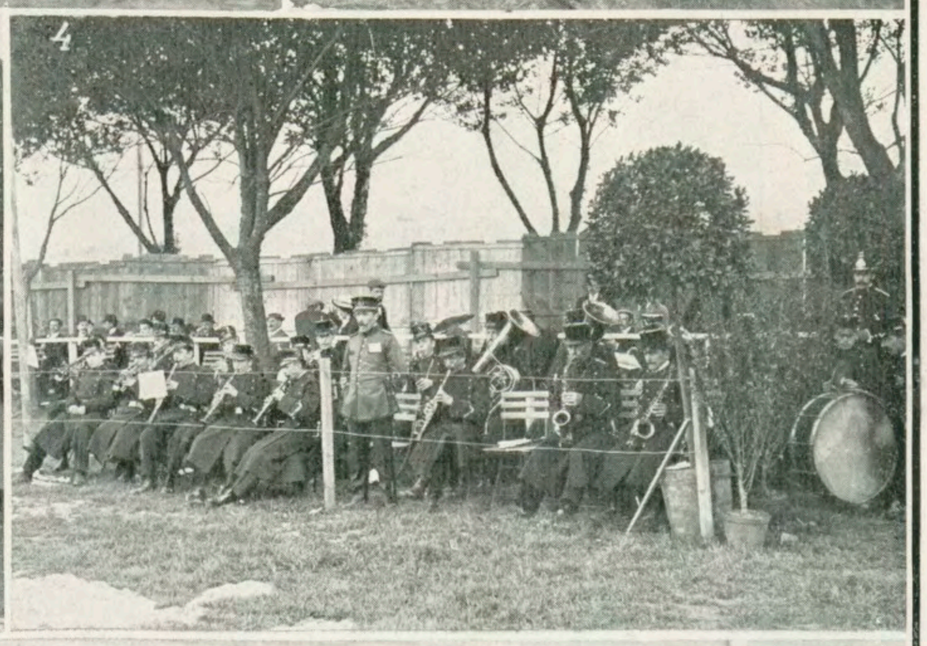
Parti d'Angouléme à 7 h. 14 m. 18 s., Védrine atterrissait à Saint-Sébastien à 10 h. 55 m. 15 s., ayant couvert sans arrêt les 350 kilomètres séparant ces deux villes. Védrine avait mis officiellement 10 h. 20 m. 22 s. pour venir de Paris. Il avait couvert la plus grande partie du parcours au-dessus des nuages. Ne voulant pas voler au-dessus des Landes, il avait suivi la côte depuis Arcachon jusqu'à Fontarabie, au-dessus de l'immense plage de la Côte d'Argent. Détails techniques : monoplan Morane, moteur Gnôme 50 chevaux, magnéto Bosch, hélice intégrale Chauvière, bougies Oléo, Tissus Téléphones.

APRÈS L'ARRIVÉE A SAINT-SÉBASTIEN

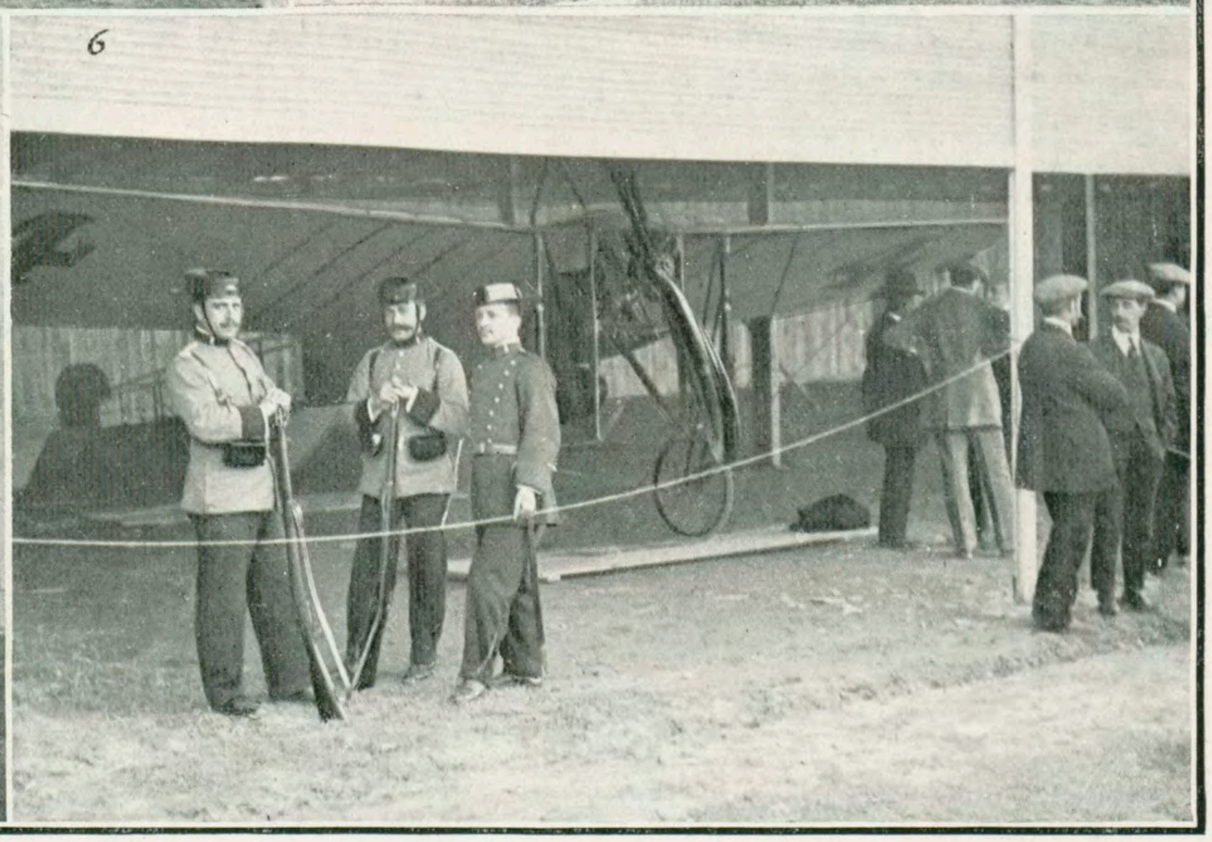

1

2

3


4

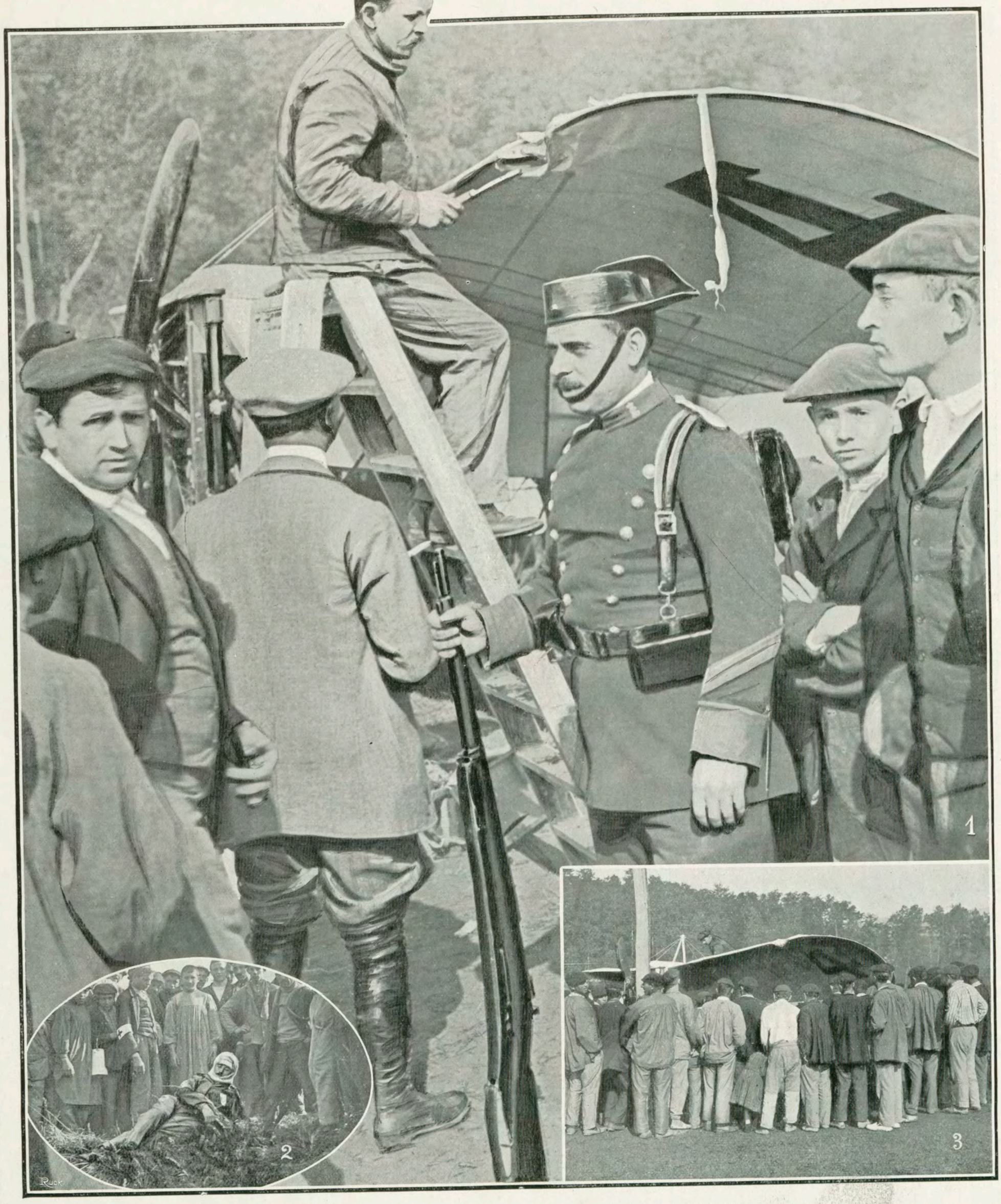
5


6

Quelques à-côtés pris à l'arrivée de la deuxième étape.

1. Les barrières et le service d'ordre à Saint-Sébastien. — 2. Un officiel agite le drapeau pour signaler l'atterrisage. — 3. L'ambulance dont on n'eut heureusement pas à se servir. — 4. La musique qui fit patienter le public. — 5. Leblanc donne des conseils à Gibert et Garros pour la troisième étape. — 6. L'appareil de Garros gardé par les gendarmes.

Avant-dernier accident de Garros



1

2

3

LEBLANC SURVEILLE LES RÉPARATIONS

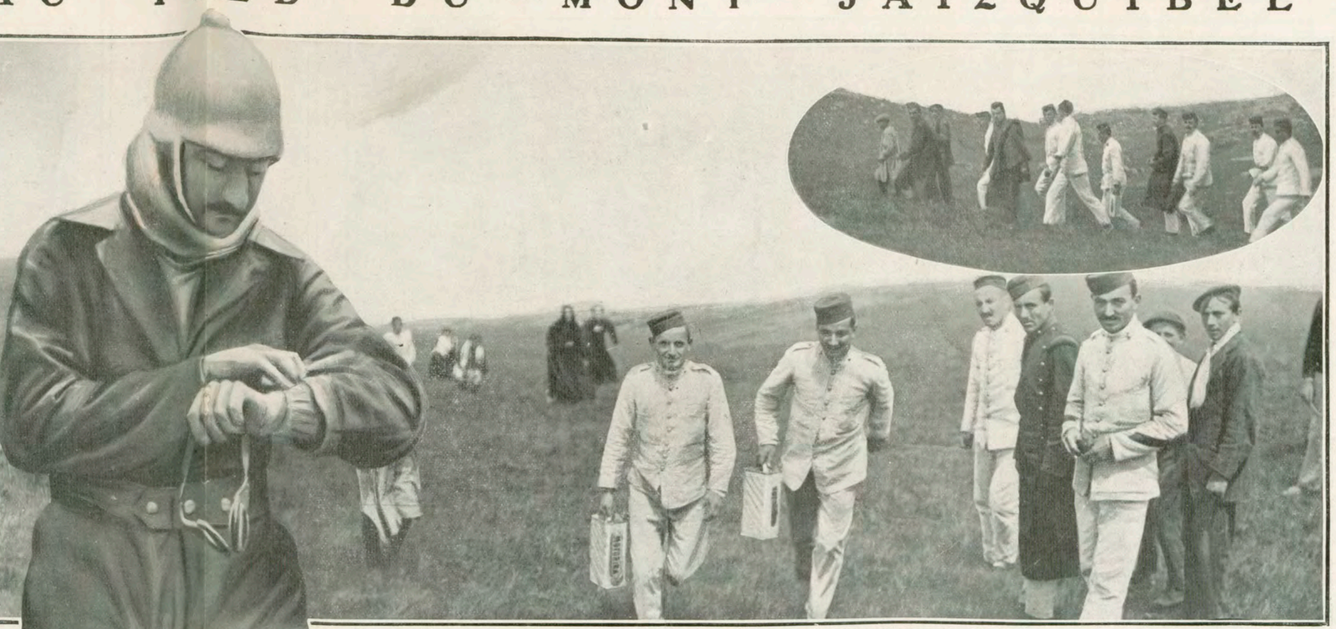
Presque aussitôt sorti de Saint-Sébastien, poursuivi par une malchance épouvantable, Garros brisait son aile, à Usurbil, près de Hernani, contre un poteau supportant des fils électriques à haute tension. Notre cliché représente Leblanc faisant réparer l'oiseau blessé. A gauche, Garros, tout heureux de ne pas avoir été électrocuté, se repose en attendant de pouvoir repartir. A droite, le poteau cause de l'accident.

La Vie au Grand Air

GARROS EN PANNE AU PIED DU MONT JAIZQUIBEL

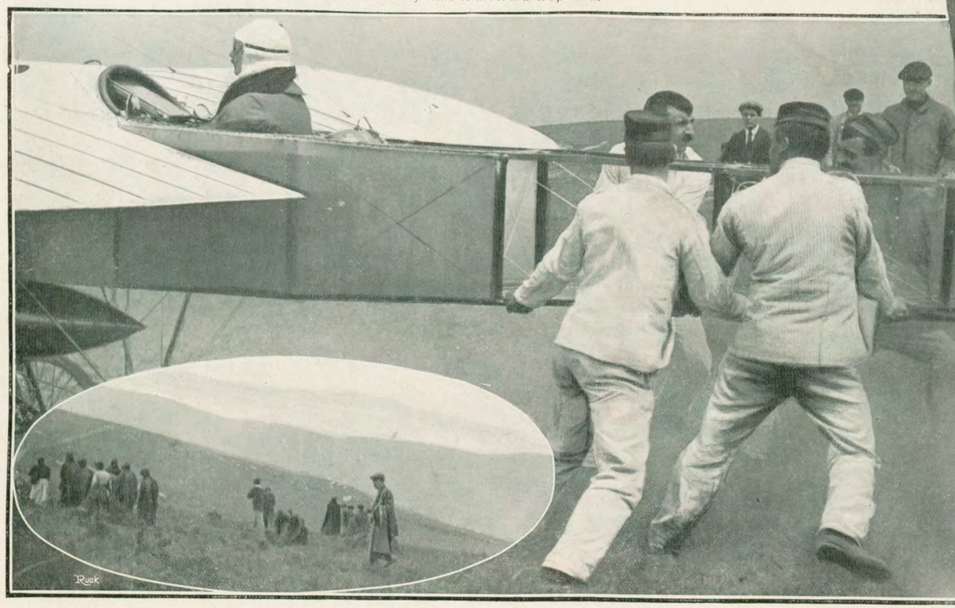
A la recherche de Garros.

Les paysans, accompagnés de nombreux moines, partent dans la lande à la recherche de Garros. En haut, un canot automobile part dans le même but, mais il arrivera trop tard.



Garros se fait ravitailler par des artilleurs du fort de la Guadeloupe.

Victime d'une panne d'essence, Garros est très heureux de trouver des soldats qui le ravitaillent et doivent, pour cela, faire plus de six kilomètres à pied dans les landes. Heureusement l'automobile de la Vie au Grand Air *leur fit gagner quelque temps. En haut, les soldats avec les bidons.*

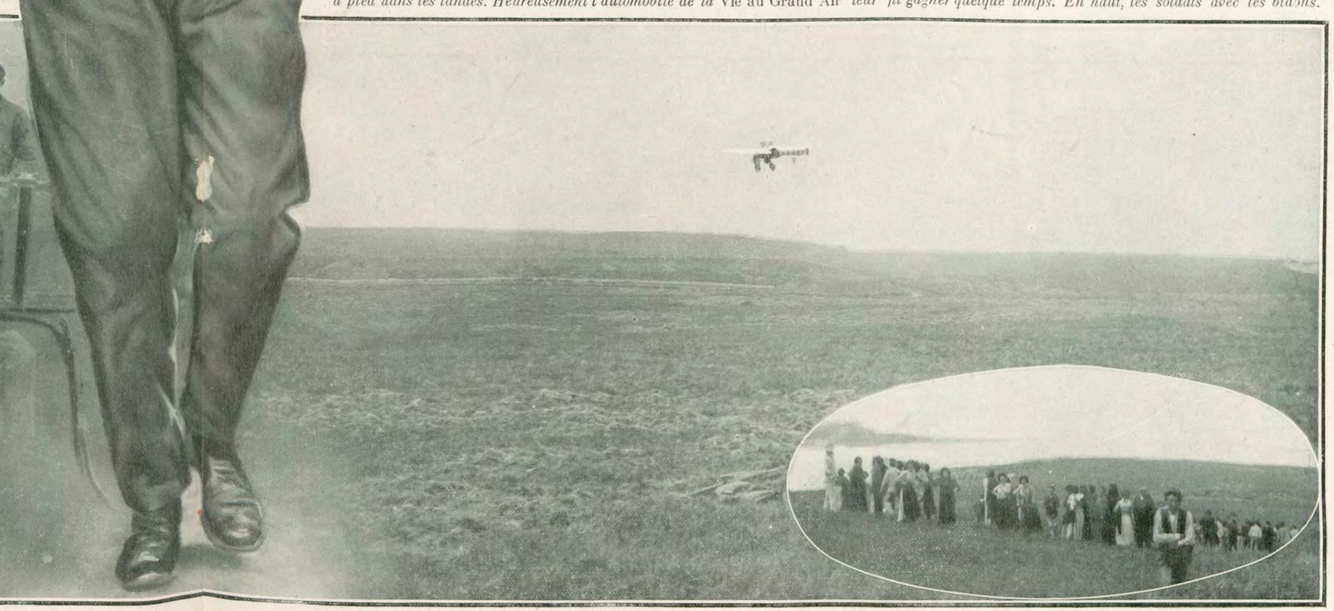


Garros s'apprête à repartir.

Ayant fait son plein d'essence et quelques petites réparations, Garros s'apprête à repartir. A gauche, les spectateurs le suivent du regard dans son audacieuse envolée au-dessus de la mer.

Avant le départ.

Garros constate, navré, qu'il a perdu 2 h. 20 m. au pied de cette falaise.



Le départ

L'aviateur vient de reprendre son vol et n'est déjà plus qu'un point noir qui disparaît dans le soleil, du côté de Saint-Sébastien. A droite, les paysans regardent fuir l'oiseau de France.

VÉDRINE TRAVERSE LE GUADARRAMA

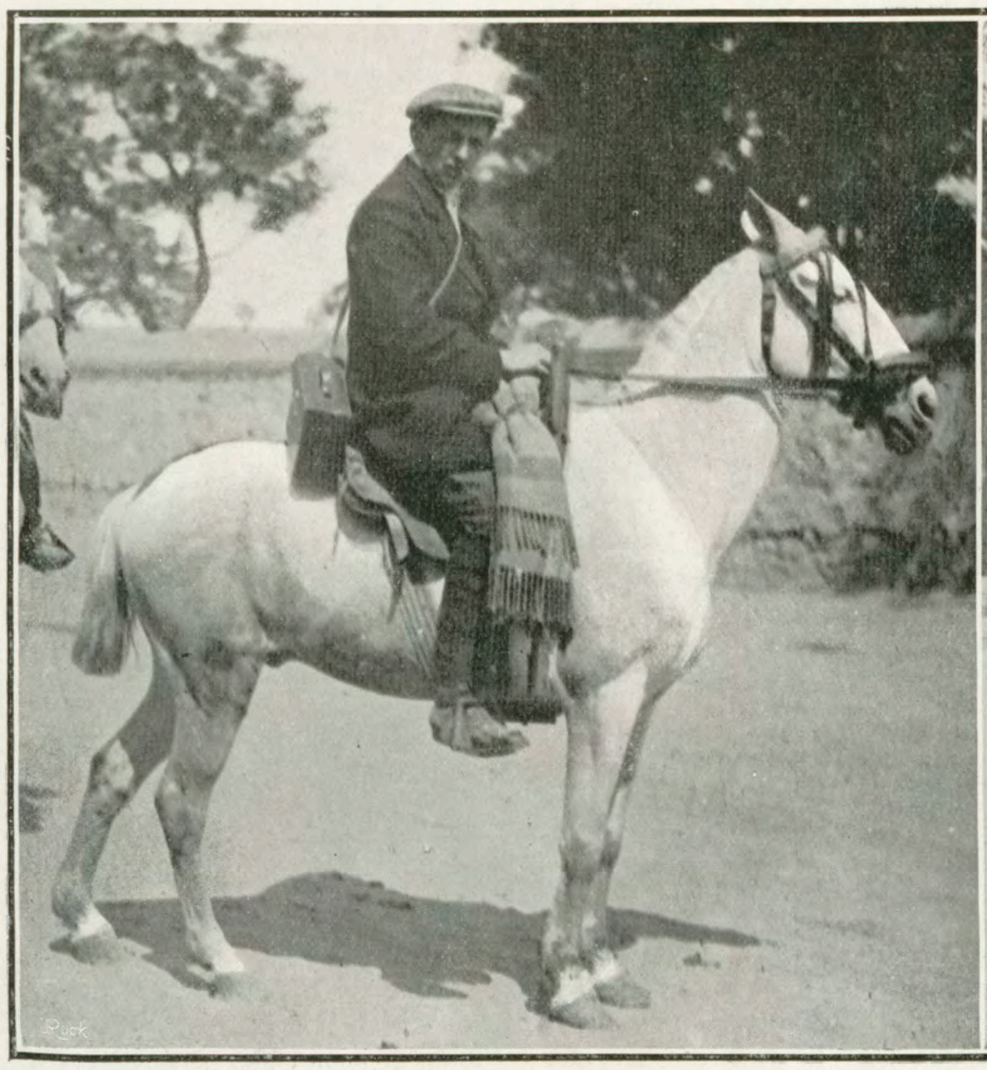
Dans la Sierra d'Elquea.

La partie du parcours la plus difficile de l'étape Saint-Sébastien-Madrid fut celle comprise entre le départ et Burgos. C'est une suite de hautes montagnes balayées constamment par de violents remous.

Au-dessus de l'abîme.

Plusieurs fois Védrine, rabattu de 500 mètres par une rafale, fut obligé de passer à quelques mètres d'énormes quartiers de rochers, surplombant des gouffres de plusieurs centaines de mètres de profondeur.

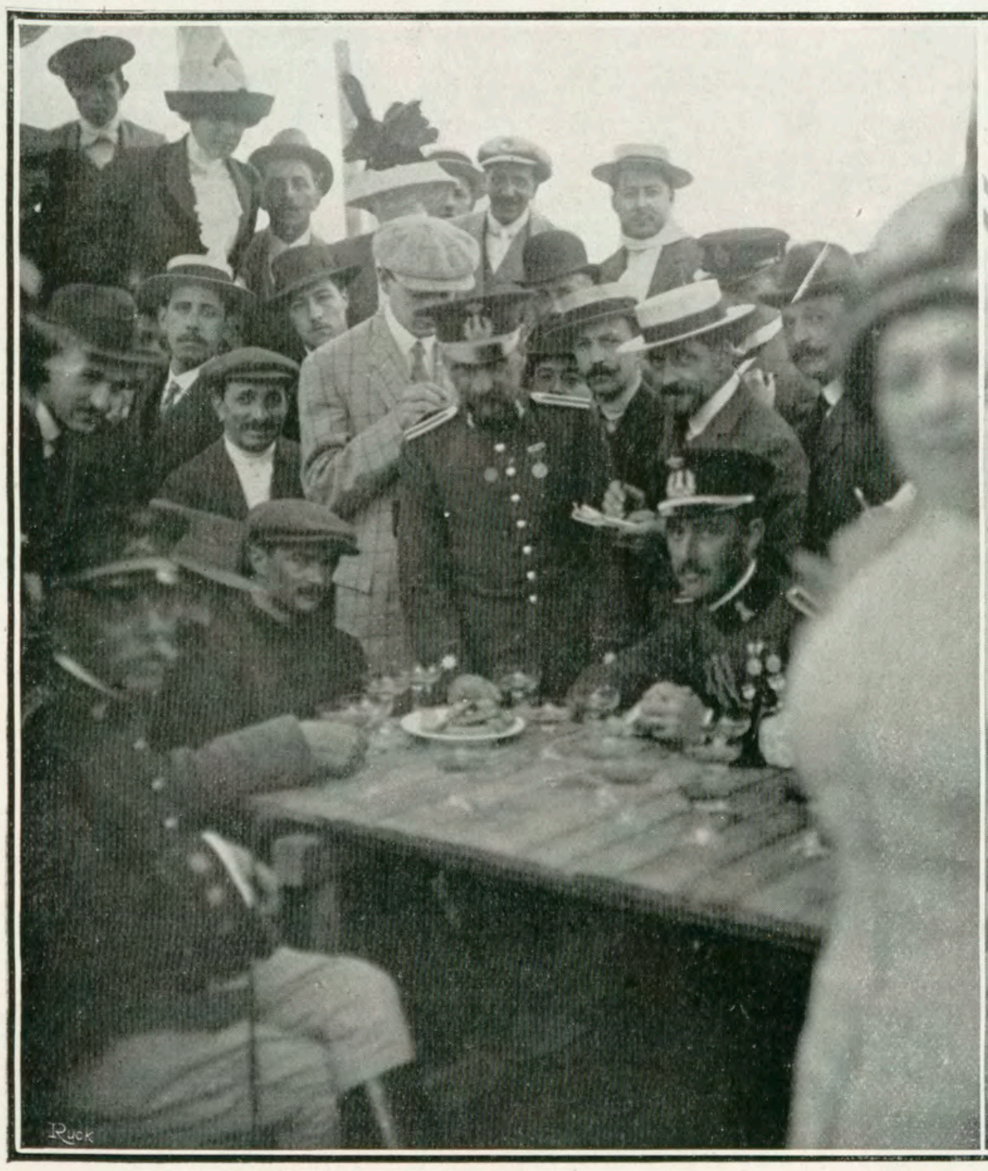
Quelques à-cotés de Paris-Madrid



Que'ques moyens de locomotion employés par nos envoyés spéciaux.

Il n'est pas toujours facile de trouver une automobile pour se rendre au devant des aviateurs, notre collaborateur Hamelin fut obligé de faire plus de 20 kilomètres à cheval.

Notre rédacteur en chef en est réduit à employer ce moyen de locomotion, très pittoresque il est vrai, mais manquant totalement de rapidité et qu'il apprécie néanmoins, un peu par force.



Le supplice de l'interview.

Assailli par une nuée de journalistes, Védrine s'est réfugié à la table des officiels, avec qui il sable le champagne, tout en se sacrifiant au supplice de l'interview.

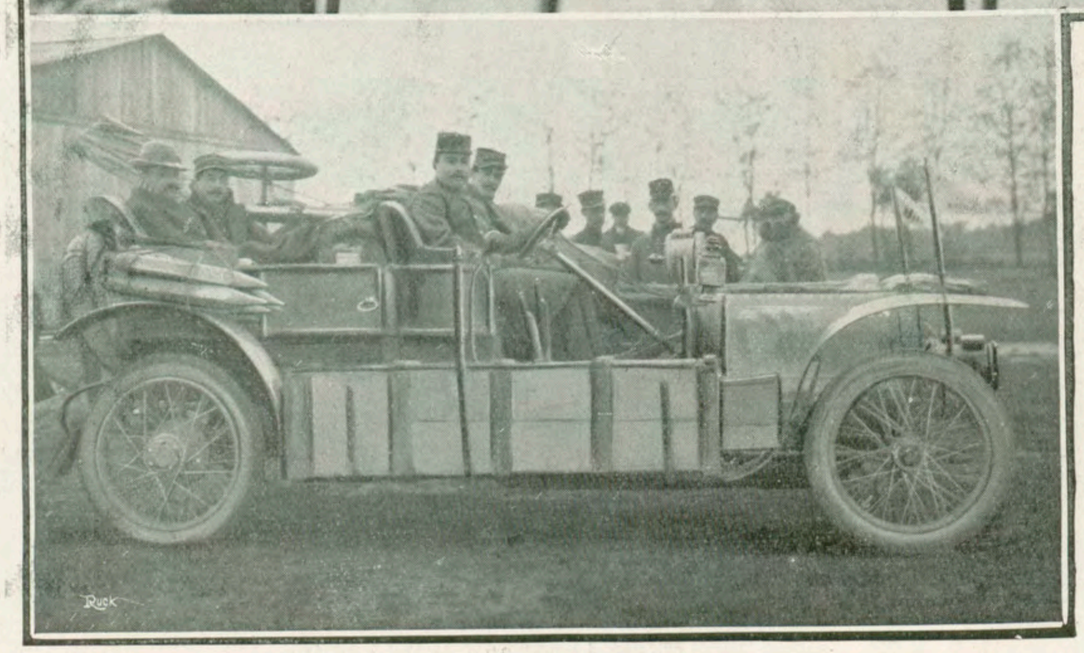
M. de Kergariou félicite Védrine.

Le marquis de Kergariou, commissaire de la Course Paris-Madrid, auquel s'était joint le capitaine di Kindelan, président du Real Aéro Club d'Espagne, n'ont pas ménagé leurs félicitations au vainqueur.

LE TOUR DE FRANCE

Le lieutenant Ménard et le lieutenant Do-Huu, son passager.

Sur un nouvel appareil militaire Henri Farman, le sous-lieutenant Ménard, accompagné par le lieutenant annamite Do-Huu, de la Légion étrangère, a entrepris un Tour de France dont la première étape fut Châlons-Poitiers. Dans le médaillon: l'appareil en vol.



La voiture de ravitaillement.

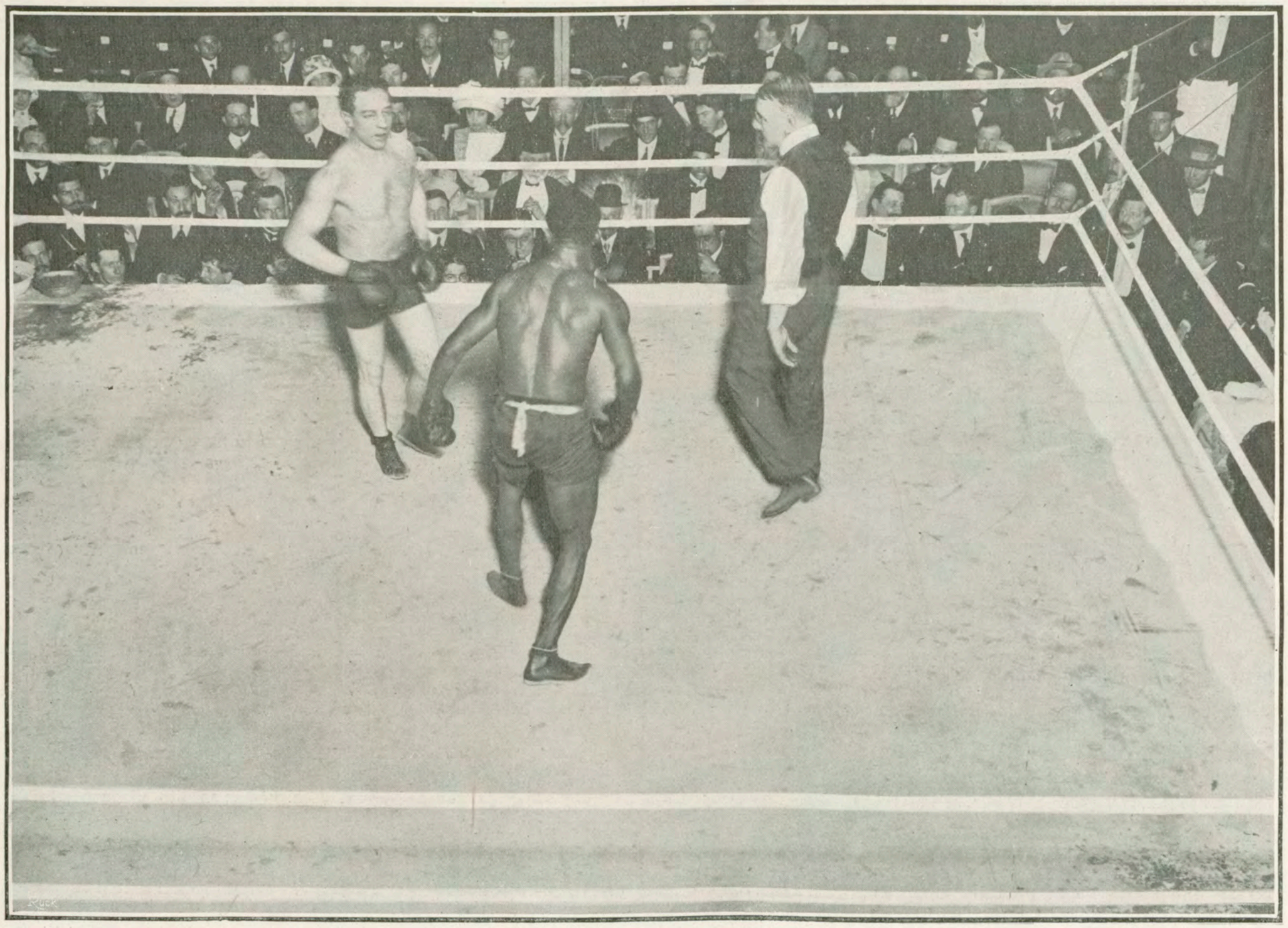
Cette rapide six-cylindres, chargée de pièces de rechange, suit les aviateurs. Le lieutenant aviateur Cheutin y a pris place.

PENDANT que les aviateurs se livrent sur la route de Madrid ou sur celle de Rome à des luttes épiques, deux officiers, poursuivant une tâche plus modeste mais non moins utile, ont entrepris un Tour de France par grandes étapes. Ce sont le sous-lieutenant Ménard accompagné du lieutenant annamite Do-Huu. Leur appareil est le nouvel Henri Farman à équilibreur à l'arrière, dans lequel les deux voyageurs sont placés en porte à faux, à l'avant, faisant équilibre à la cellule arrière. Les étapes sont Châlons-Poitiers-Rochefort ; Rochefort-Bordeaux-Pau ; Pau-Toulouse-Narbonne ; Narbonne-Nîmes-Marseille ; Marseille-Valence-Lyon. Arrivés dans cette dernière ville les voyageurs prendront un repos de quelques jours avant d'entreprendre un raid, sur lequel ils gardent le silence, mais qui étonnera tout le monde, s'ils le réussissent. De telles expériences, sagement menées, feront plus de bien pour l'aviation militaire que beaucoup de folles randonnées.

M. V.

GEO GUNTHER BAT HARRY LEWIS

Contre l'attente générale, Harry Lewis a été battu par Gunther, de peu, il est vrai. Cette victoire met le vainqueur en vedette



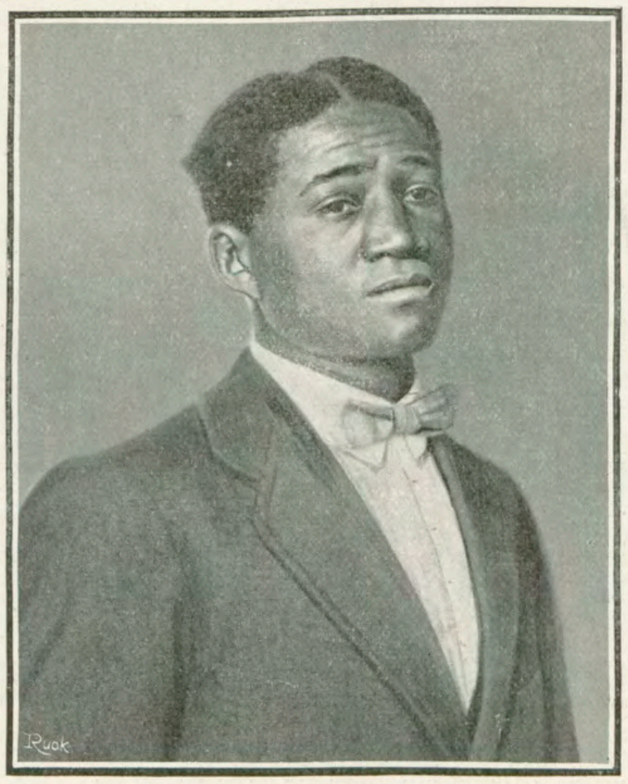
Harry Lewis n'a pas combattu avec l'acharnement habituel que l'on lui connaît; il faut peut-être voir là une des raisons qui expliquent cette défaite tout à fait imprévue. Le combat s'est ressenti de ce manque d'ardeur et ne fut intéressant que dans les derniers rounds.

Deux rencontres intéressantes étaient au programme du Wonderland : l'une mettait aux prises de Ponthieu et Tom Danaher et l'autre, Geo Gunther et Harry Lewis. Dans la première, de Ponthieu qui attaque avec sa furia habituelle, se voit obligé de s'employer complètement ; son adversaire, un combattant très expérimenté, déjoue très souvent ses attaques, le prenant très souvent de vitesse. Au troisième round, de Ponthieu prend un avantage marqué et continue à mener un train endiablé; mais l'Anglais, un encaisseur de premier ordre, ne semble pas trop handicapé par les coups terribles qu'il a reçus.

La sixième reprise est très dure pour Danaher, qui n'évite le knock-out qu'en se cachant la figure. Les dernières reprises sont merveilleuses, le Français précipite ses attaques et cherche visiblement à en finir ; son adversaire, complètement épuisé, esquive, et, malgré quelques coups durs, parvient grâce à son courage, tant bien que mal, à terminer les dix reprises. L'arbitre proclame la victoire de de Ponthieu.

Le champion poids plumes a selon son habitude produit beaucoup d'impression, il est extrêmement combattif et encaisse de façon remarquable, je crois néanmoins qu'il manque un peu de précision; ses coups les plus durs ne semblent pas produire tout l'effet que l'on serait en droit d'en attendre.

La deuxième rencontre donna lieu à une furieuse bataille et nous nous sommes aperçu que Gunther n'exagérait pas autant que l'on était tenté de le croire, lorsqu'il se déclarait capable de combattre tout les poids moyens américains qui se trouvent en France.



Le vainqueur.

Geo Gunther, qui vient de se révéler comme un boxeur de premier ordre.

Après quelques matches sans grand intérêt, il nous donnait, contre Willie Lewis, l'idée exacte de sa valeur.

Tout le monde fut surpris, car personne ne connaissait le nègre australien comme boxeur scientifique. Or, si Willie se montra supérieur à son adversaire comme connaissance de la boxe, celui-ci ne fit pas néanmoins mauvaise figure et nous vîmes un tout autre Gunther que celui qui nous avait amusés avec Gunner Hewitt. Samedi, le nègre a gagné ses galons de grand boxeur et la faveur du public de Paris, ce qui n'est pas peu de chose,puisque le vaincu Harry Lewis fut un des dieux de ce même public. La bataille qui mit aux prises ces deux redoutables combattants ne tint pas tout ce que l'on était en droit d'en attendre : le blanc semblait avoir changé complètement sa façon de boxer et n'attaqua pas comme il le fait continuellement. Cette innovation fut peut-être cause de sa défaite ; en tout cas, elle rendit, par moments, le combat assez monotone.

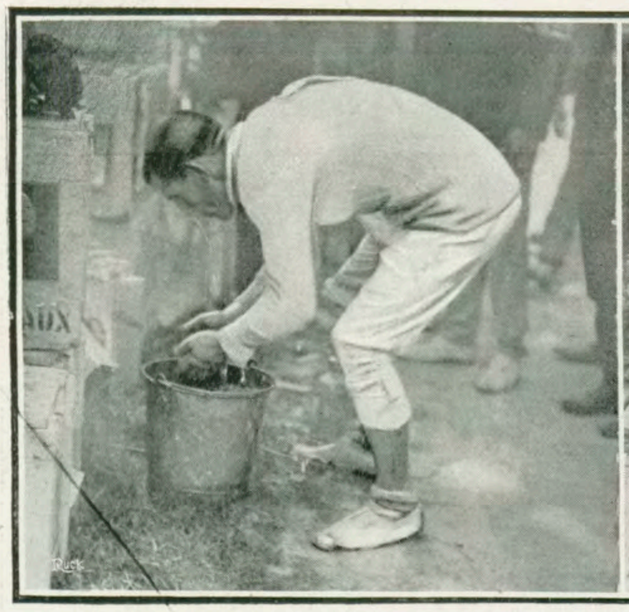
Pendant les dix premiers rounds, les deux adversaires firent sensiblement jeu égal, mais pendant les six derniers, le nègre fit montre d'une certaine supériorité qui a justifié pleinement la victoire qui lui a été accordée. Cette décision fut très goûtée du public.

J. A.

Photographies de nos envoyés spéciaux.

LYON-TROYES-PARIS A PIED

La grande épreuve pédestre Lyon-Paris, qui se disputait du 20 au 28 mai, a été gagnée par Orphée en 75 h. 8 m., devant Wachoru et Drussy.



Navez se débarbouille à Lusigny.

Navez a gagné l'étape Dijon-Troyes, couvrant les 202 kilomètres en 24 heures 45 minutes.

Navez sur la route de Bar-sur-Aube.

Navez, ayant lâché Colella, leader depuis Dijon, s'en va vers Troyes où l'attendent, au vélodrome, les acclamations du public. Les passagers de l'automobile du garage Brencklé, de Troyes, encouragent Navez à son passage à Bar-sur-Aube.

QUARANTE et un coureurs à pied partirent de Lyon le samedi 20 mai, à destination de Paris. Ils avaient à couvrir trois étapes : Lyon-Dijon (196 kilom.), Dijon-Troyes (202 kilom.), Troyes-Paris (190 kilom.).

Parmi les plus qualifiés pour accomplir cette grande randonnée pédestre, on comptait : Louis Orphée, vainqueur du Marathon 1904, de Rouen-Paris 1909, des « Six jours » de New-York en compagnie de Cibot, et de Reims-Paris 1910; Charles Robert, le recordman français des 100 kilomètres en 8 h. 45 m.; Alexandre Navez, troisième de Paris-Bruxelles 1909; les vétérans Bollée, Léonce D..., vainqueur de Toulouse-Paris et Gallot.

Les deux grands favoris, Orphée et Robert, prirent les premières places à Dijon, arrivant à une demi-minute l'un de l'autre et couvrant les 196 kilomètres de la première étape en 21 h. 55 m. Siméon finissait troisième, devant Wachoru et Devienne.

Au départ de la seconde étape, 20 concurrents s'élancèrent vers Troyes. Colella s'étant échappé, prit une avance considérable, mais une défaillance le força à s'arrêter après Langres, à 66 kilomètres de Dijon. Navez, dans une allure superbe, prenait le commandement et arrivait premier au vélodrome de Troyes; Orphée et Robert se classant immédiatement derrière lui. Le classement général s'établissait ainsi : 1. Robert, 47 h. 54 m.; 2. Orphée, 48 h. 11 m. devant Wachoru et Navez.

Le départ de la dernière étape Troyes-Paris fut donné samedi dernier aux douze hommes restant encore en course. Les vétérans Bollée et Léonce D. menèrent le train à leurs jeunes concurrents dès le départ; il en fut ainsi toute la nuit. Bollée signa à minuit à Villemanoche, devant Léonce D. et Drussy. A Fontainebleau, les vétérans étaient toujours en tête, à Charenton aussi. Bollée arriva le premier au vélodrome du parc des Princes où se faisait l'arrivée. Derrière lui, se classèrent Léonce D. et Wachoru.

Quant à Robert, dont on escomptait la victoire, étant donné son classement après les deux premières étapes, il se vit contraint d'abandonner à Pont-sur-Yonne, à 74 kilomètres de Troyes; ses chevilles gonflées par la fatigue ne pouvant plus le soutenir. Il était recueilli par l'automobile d'un bon samaritain.

Orphée se présenta au contrôle d'arrivée à 7 h. 7 m. du soir, avec un retard de 4 heures sur Bollée. Malgré cela, son avance était telle qu'il conservait la première place du classement général.

Ses temps totalisés donnent 75 h. 8 m.; le second est Wachoru, 78 h. 8 m., le troisième Drussy, 83 h. 17 m.; ensuite viennent Bollée, 84 h. 33 m.; Maince, 87 h.; Léonce, D., 88 h. 1 m.

Des 41 vaillants, partis de Lyon, 9 arrivèrent à Paris, résultat satisfaisant, si l'on songe aux difficultés qui les assaillirent pendant les trois étapes de cette grande épreuve pédestre.

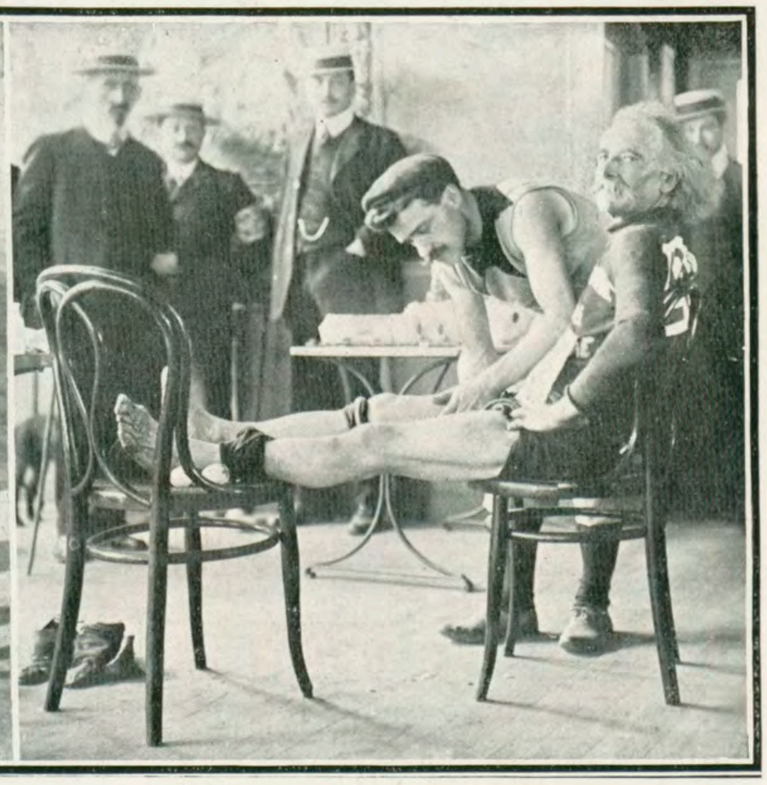
J. B.

Bollée signe au Parc des Princes.

Bollée est arrivé premier à Paris couvrant la dernière étape, Troyes-Paris en 22 heures 50 minutes. Il se classe 4e du classement général, derrière Orphée, Wachoru et Drussy.

Orphée à Fontainebleau.

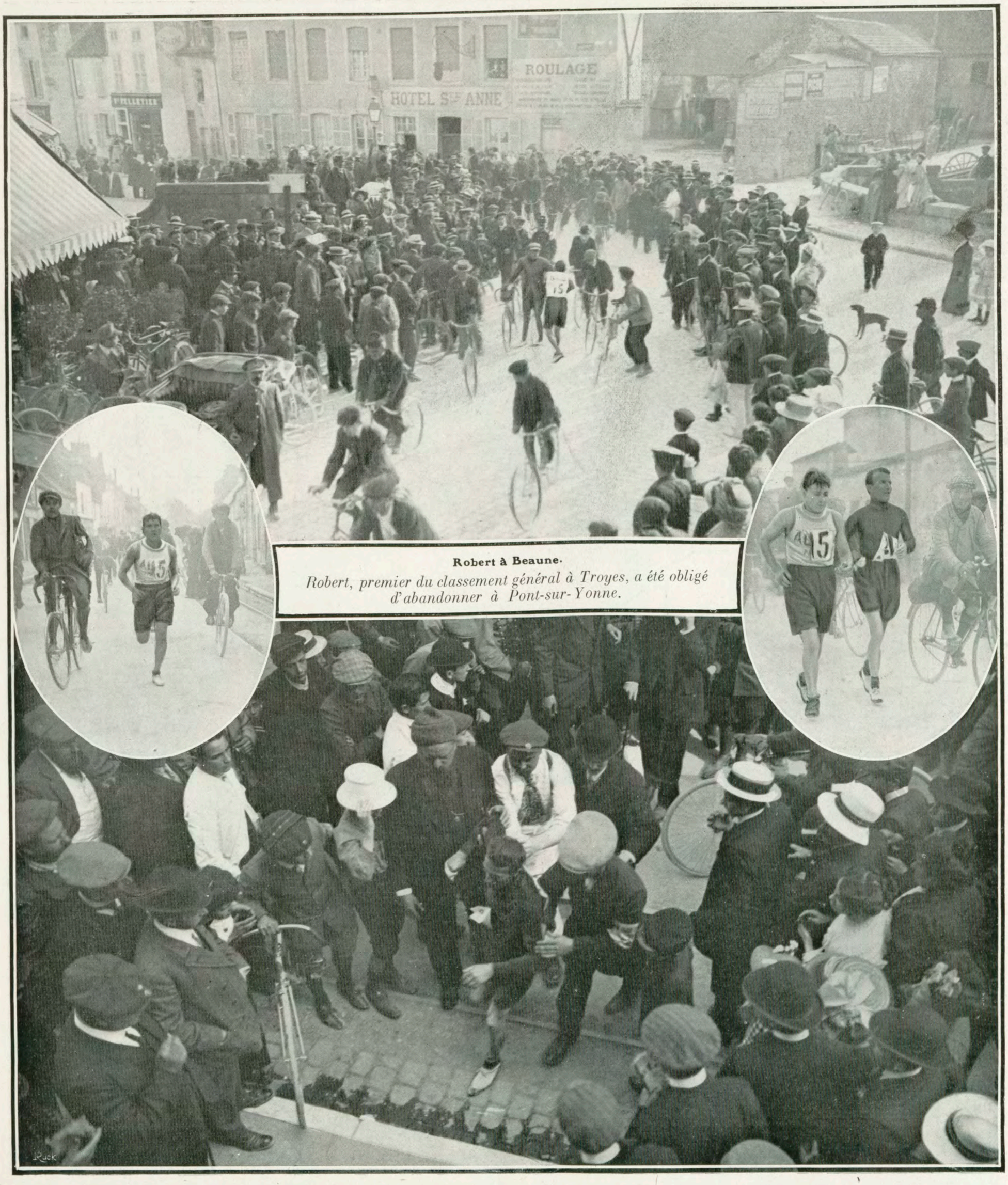
Orphée vainqueur de la première étape, 3e de la seconde et 6e de la dernière, s'adjuge la première place du classement général.



Léonce D... se fait masser à Melun.

Ce sont deux vieux : Bollée, 51 ans et Léonce D..., 56 ans, qui sont arrivés en tête à Paris ; Léonce D..., a fait une course courageuse surtout pour un coureur de son âge. Il est 6e du classement général.

LYON-TROYES-PARIS A PIED



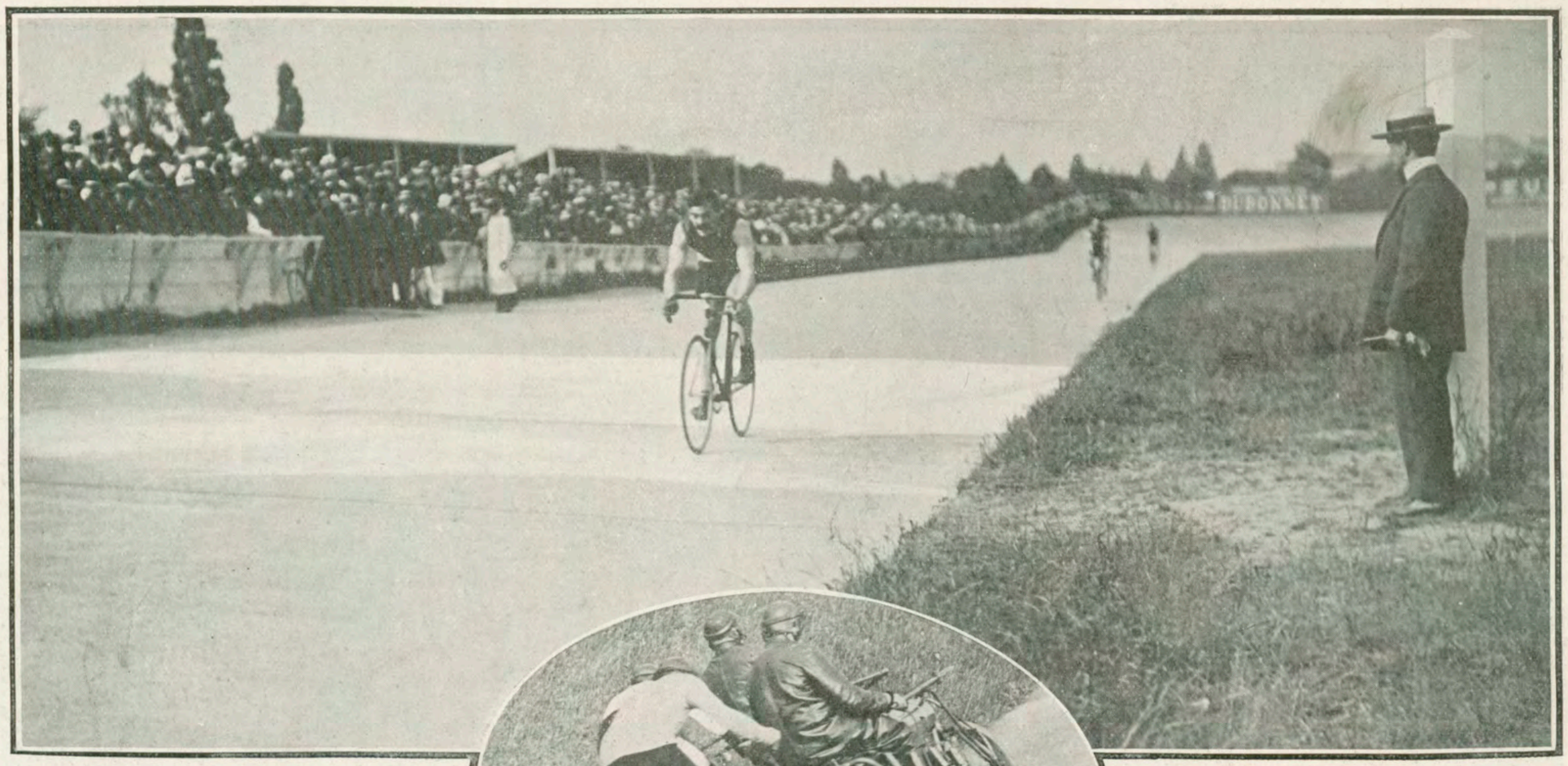
Robert à Beaune.

Robert, premier du classement général à Troyes, a été obligé d'abandonner à Pont-sur-Yonne.

Orphée signe au contrôle de Beaune.

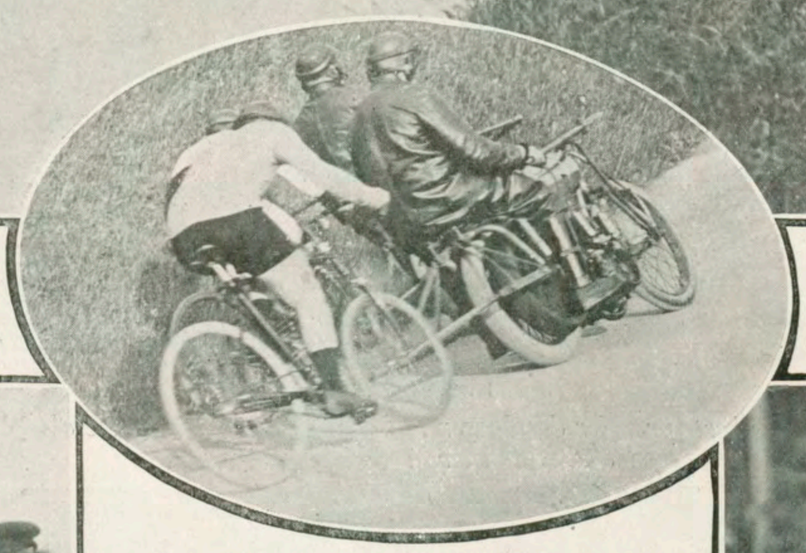
Orphée, par suite de l'abandon de Robert, s'est adjugé la première place du classement général; il a fait une course très régulière, se ménageant pour arriver très frais aux diverses étapes. A gauche, Robert passe à Nuits, à droite, Robert rejoint Orphée sur la route de Nuits, au cours de l'étape Lyon-Dijon. Pour être moins sensationnelles que les épreuves d'aéroplanes, les courses à pied remuent encore la foule.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE



L'arrivée de la finale.

Le Championnat de France de vitesse, disputé dimanche dernier au Parc des Princes, a remporté le plus vif succès; la finale, qui réunissait Friol, Dupré et Hourlier est revenue à ce dernier qui a triomphé de Friol par 10 longueurs.



Darragon passe Parent.

Le match Darragon-Parent, qui figurait également au programme, a été gagné par Darragon, qui s'est adjugé deux manches sur trois, après de nombreux coude à coude.

Hourlier, champion de France.

Hourlier, revêtu du maillot tricolore, se dispose à faire un tour d'honneur.

Le Championnat de France de vitesse est toujours suivi avec intérêt par les sportsmen. C'est pourquoi, le beau temps aidant, il y avait foule dimanche dernier, au Parc des Princes, pour assister à la lutte qui devait mettre aux prises Friol, détenteur du maillot tricolore et les hommes capables de le lui ravir. Parmi ceux-ci, Dupré, champion de France 1909; Pouchois, vainqueur du Grand Prix de Paris 1908; Hourlier, champion de France 1908; Comès, Martin et Dupuy semblaient les plus dangereux. Malgré tout, Friol, en très belle forme et qui, de plus, court très bien au Parc des Princes, était grand favori. Les séries furent régulièrement enlevées par les têtes de séries; le repêchage qualifia Bouteillier; les demi-finales furent gagnées par Dupré, Hourlier et Friol. On escomptait donc une lutte passionnante pour la finale avec trois hommes de cette valeur, mais Hourlier, qui vint ainsi confirmer sa victoire dans le Grand Prix de Buffalo, démarra avec décision au bon moment et franchit le poteau avec plus de dix longueurs d'avance sur Friol qui, il est vrai, se voyant battu, n'insistait pas. Dupré, relevé lui aussi, finissait dernier.

L'arrivée des concurrents pédestres de Lyon-Paris se faisait également dimanche au Parc des Princes; cette intéressante attraction fut fort goûtée du public à en juger par les applaudissements qui accueillirent Bollée, Léonce D..., Wachoru, etc..., pendant leur tour d'honneur.

F. T.

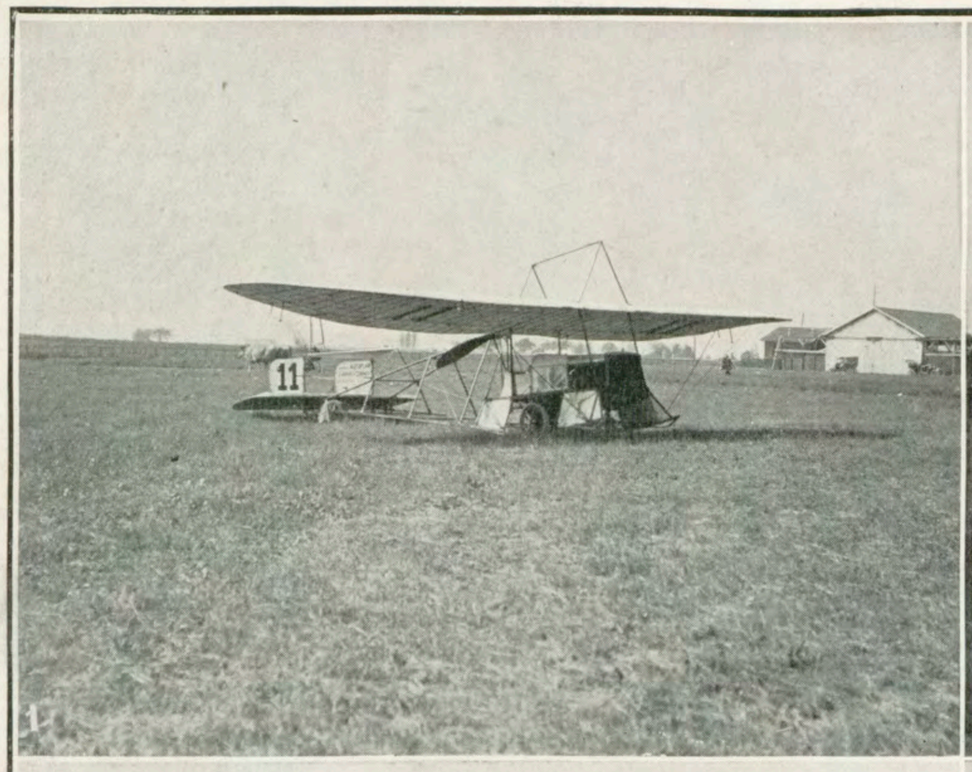
Léonce D... spectateur.

Léonce D..., qui est arrivé au Parc des Princes, pendant une demi-finale, sourit aux coureurs.

PARIS=ROME=TURIN

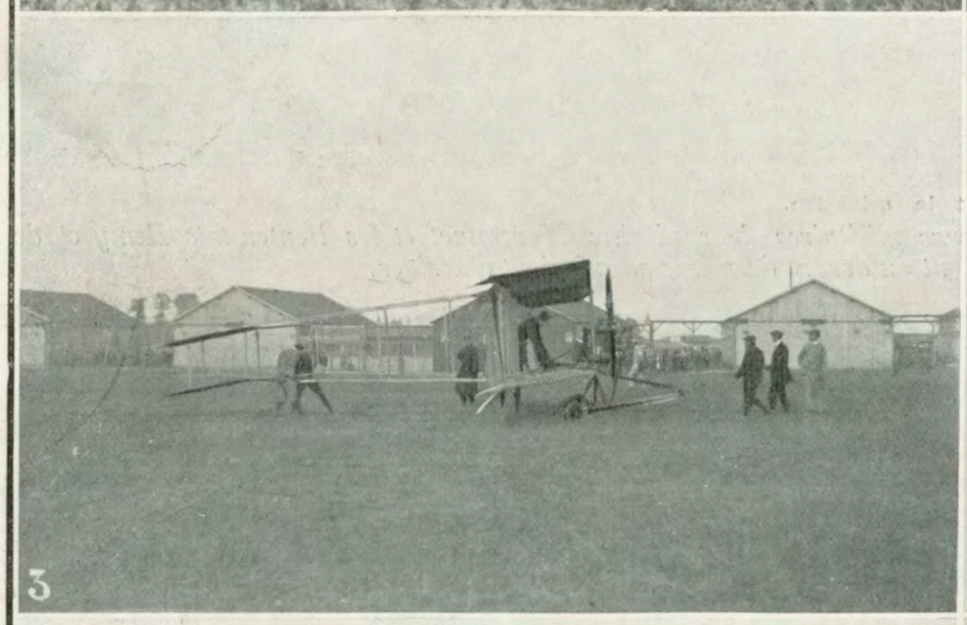
Photographies de nos envoyés spéciaux.

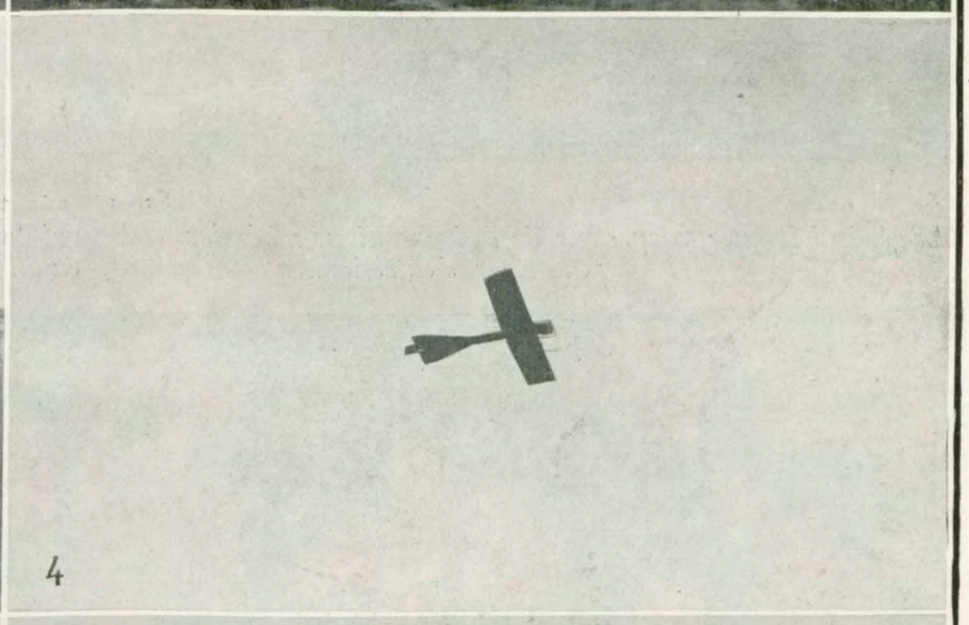
LES DÉPARTS DE BUC

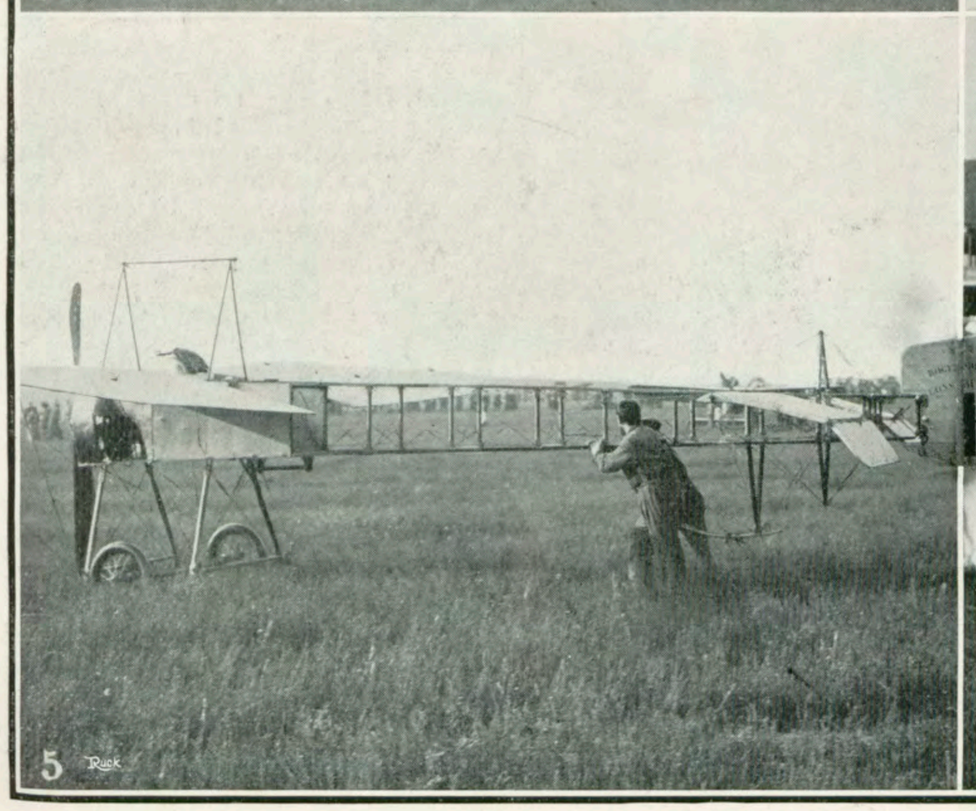


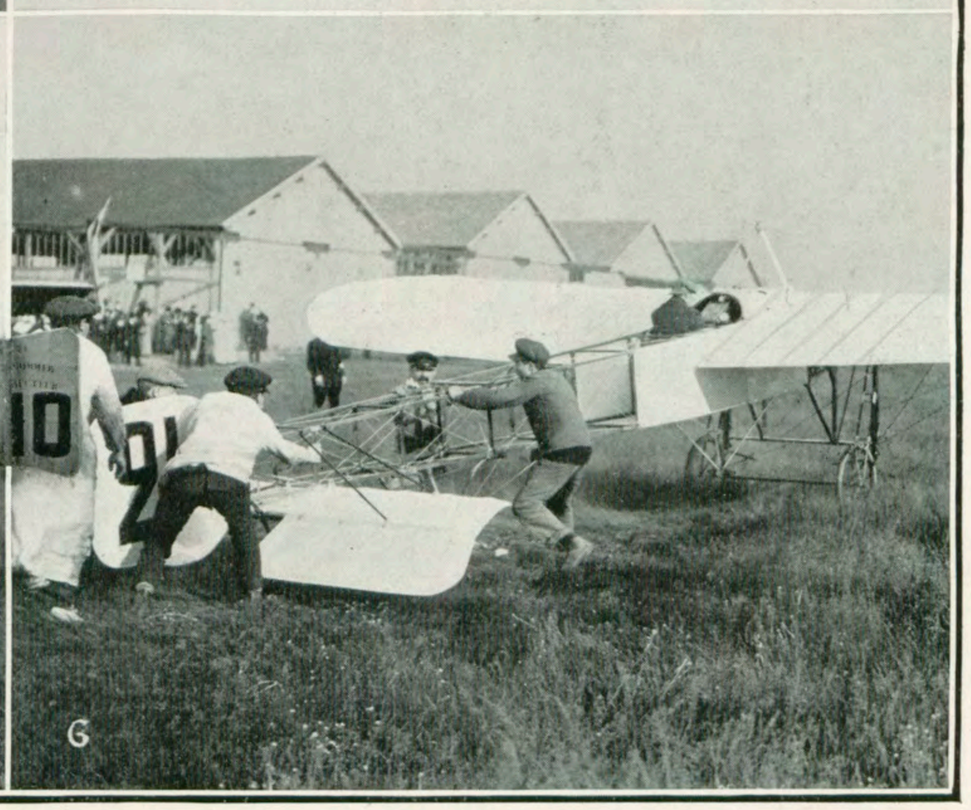
1

2


3


4


5 Ruck



6

1. Landron quitta Buc le lundi. Il s'arrêta à Savigny pour réparer ses ailerons. — 2. Weymann, un des favoris de l'étape capota à Celles-sur-Ource près de Bar-sur-Seine. — 3. Level, qui avait emmené un pilote, s'arrêta à Bréviandes près de Troyes. — 4. Vidart s'est arrêté le premier jour à Lyon où il a fait réparer son appareil. — 5. Kimmerling, après un vol sans escale de Troyes à Avignon, brisa son appareil à l'atterrissage. — 6. Manissero s'est contenté le premier jour d'aller jusqu'à Dijon.

Le Ministre de la Guerre au départ de Paris-Rome

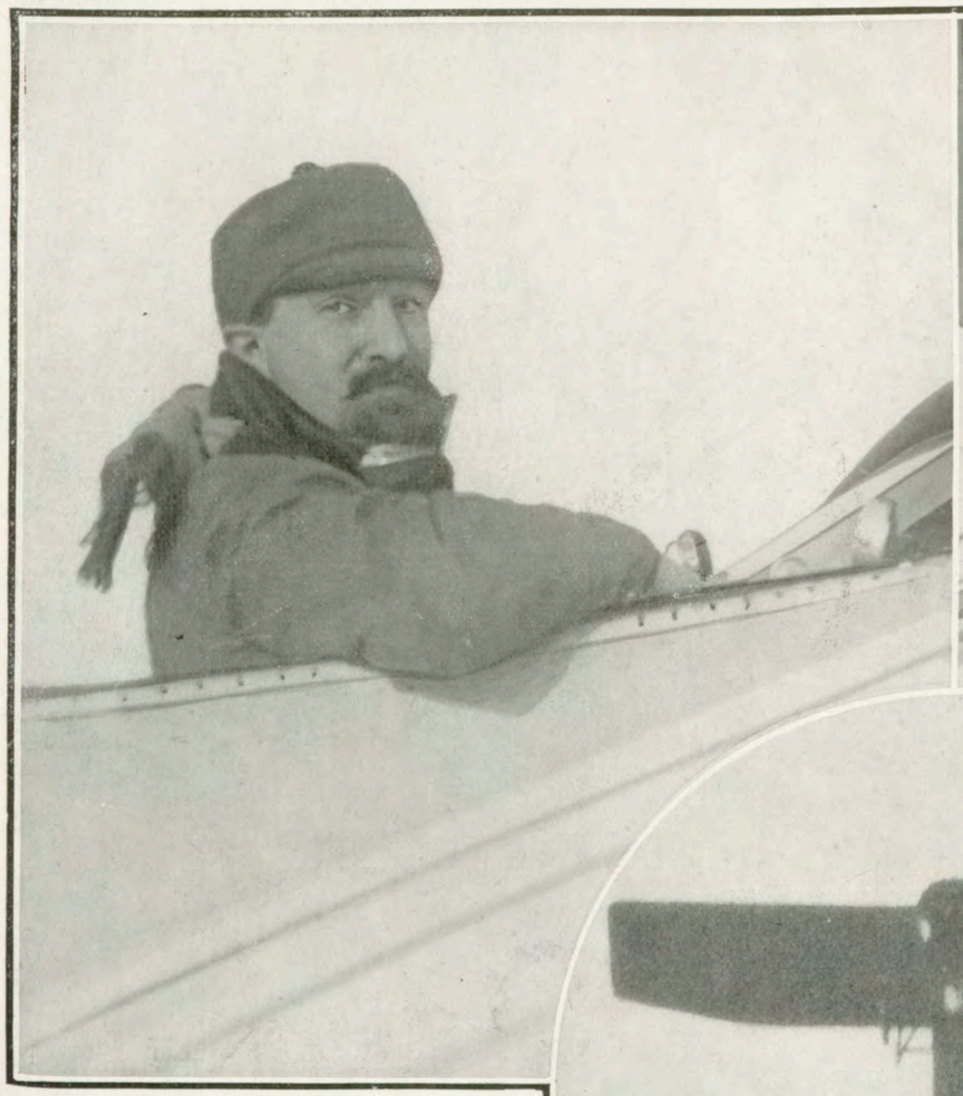
En attendant le ministre.

Le général Roques, inspecteur de l'aéronautique militaire, et les aviateurs militaires, le capitaine Marconnet et les lieutenants Remy et de Chaunac, s'entretiennent amicalement en allant au devant du ministre qui vient d'arriver.

Le général Goiran s'entretient avec le général Roques.

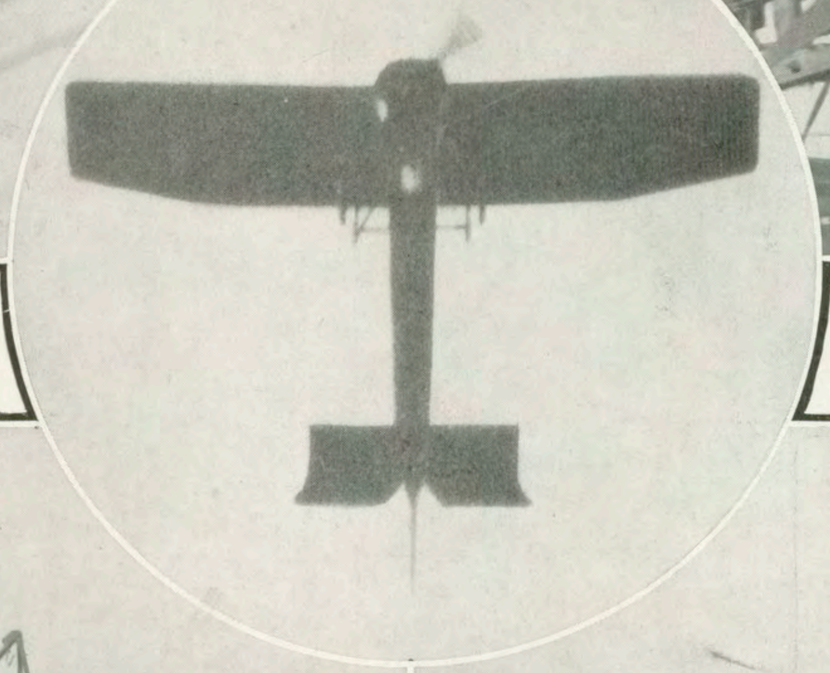
Le nouveau ministre de la guerre est un partisan fervent de l'aviation. Aussi n'a-t-il pas caché au général Roques toute son admiration pour les départs impressionnants auxquels il a assisté.

QUELQUES CONCURRENTS AU DÉPART

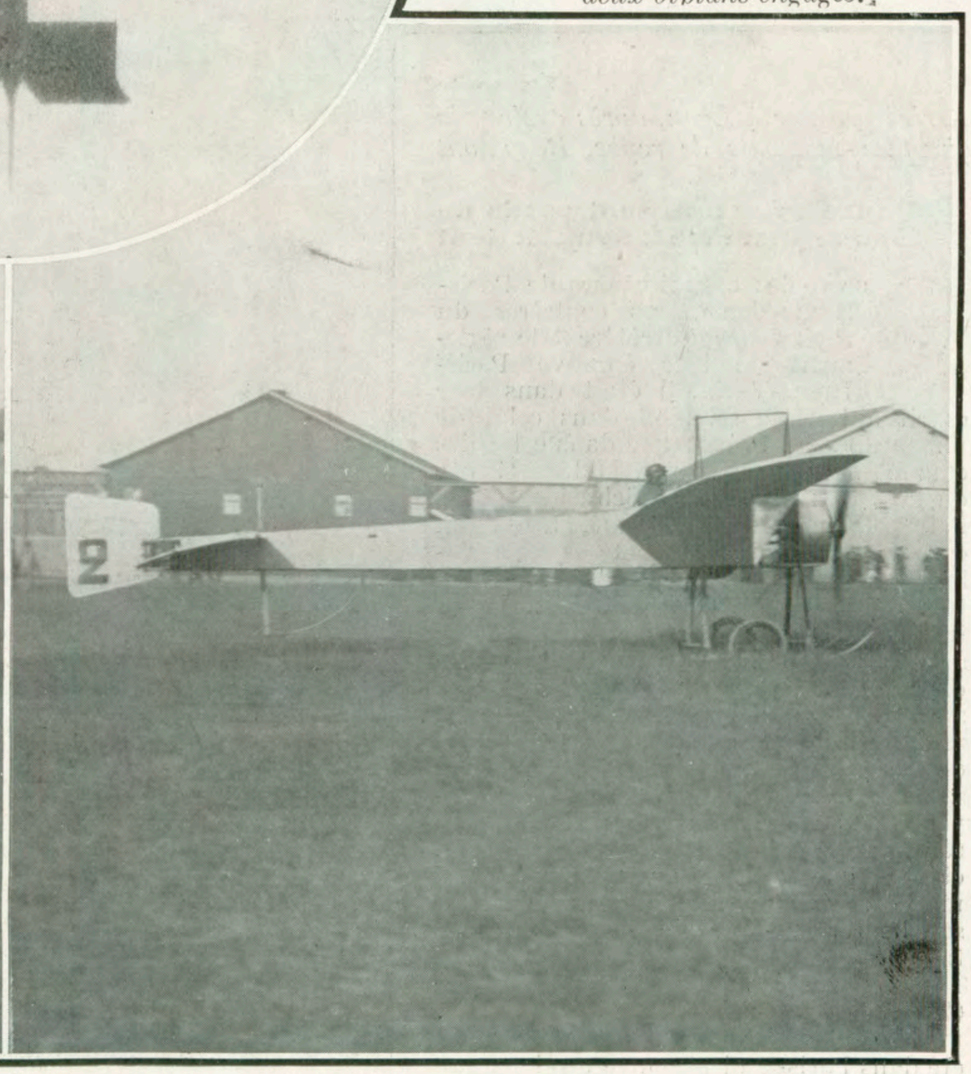


André Beaumont.
André Beaumont, (le lieutenant de vaisseau Conneau) a fait un départ des plus classiques.

Bielovucic au départ.
Bielovucic, que nous n'avions pas vu depuis quelque temps, pilotait un des deux biplans engagés.



Frey lève la main
Frey a fait une très belle course Vaincu par le sommeil, il a passé la nuit à Avignon. Le lendemain il était à Nice et le surlendemain à Gènes.



Molla en vol.
Parti le dernier, Molla s'éleva tout de suite à une grande hauteur. Il est tombé à Vaux-en-Velin, brisant une aile dans sa chûte.

Bathiat va s'envoler.
S'enlevant en quelques mètres, Bathiat franchissait la ligne de départ, très acclamé par le public.

LES EXPLOITS DES OISEAUX DE FRANCE

En route

Arrivé premier à Lyon, après avoir pris quelques moments de repos, Beaumont

Douze aviateurs sont partis de Buc le dimanche, deux étaient

QUAND les organisateurs de Paris-Rome-Turin, nos confrères du *Petit Journal* arrêtèrent le règlement de leur épreuve Paris-Rome-Turin, il était dans leur esprit à tous, aussi bien dans celui de l'honorable M. Prévet que dans celui des compétents commissaires, MM. le Comte de la Vaulx et Jacques Schneider et de l'aimable commissaire délégué, M. Amand, que les départs pouvant être pris à volonté, tout le monde attendrait le beau temps pour partir. On avait deux jours, trois jours devant soi, on pouvait choisir son jour et son heure. « Rien ne sert de courir... » Il ne faudrait pas connaître les sportsmen et surtout ces hommes de sport, rebelles à toute crainte, à toute autre considération que celle de la victoire, que sont les aviateurs pour ne pas être convaincu, au contraire, qu'avec un tel réglement, c'est à qui partirait le premier, et quel que soit le temps. C'était, pour mon compte, ma conviction intime, et je suis heureux de voir que je ne me suis pas trompé.

La course fut un duel acharné entre Garros et Beaumont.

Dès le début, la lutte fut ce qu'elle avait été dans Paris-Madrid, entre les deux monoplans rivaux, le Blériot et le Morane. Mais, si le premier avait conservé ses deux merveilleux pilotes que des fortunes contraires avaient forcés à s'arrêter sur la route d'Espagne, l'autre n'avait plus de

Beaumont en plein vol.

En pilote expérimenté, aussitôt après son départ, Beaumont monte tout de suite à une grande hauteur.

Pour Nice.

s'élance pour atteindre Nice, but de la première étape ou il arrivera premier.

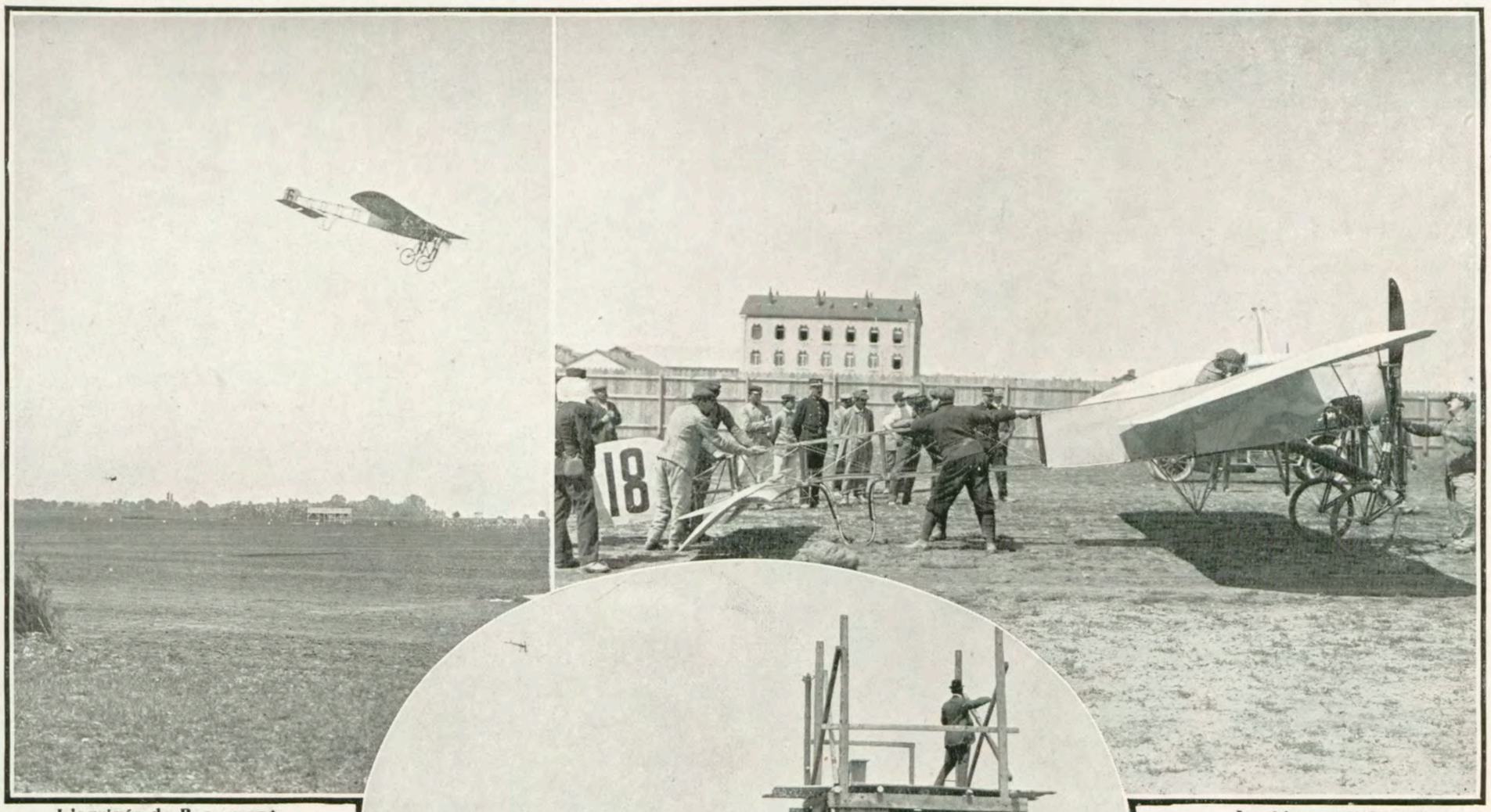
en Italie le mardi, un, Beaumont, à Rome le mercredi.

Vedrine à son volant. Je suis loin de méconnaître la qualité de Frey. Je dois dire mieux, qu'il s'est dévoilé dans cette course un très bon conducteur et un "aggricheur" de premier ordre. Mais il n'avait pas encore l'habitude des grands parcours et cette science de l'air que possèdent au plus haut degré Conneau et Garros. Le premier triomphe dans Paris-Nice s'attribuant la première place dans la première étape et couvrant les 865 kil. de parcours en 37 heures 17 minutes 51 secondes à 8 minutes devant son rival.

Mais un désappointement attendait Beaumont le lendemain matin. Ses mécaniiens, qui avaient trop fêté peut-être la victoire de leur patron, avaient oublié de soigner leur moteur aussi bien qu'ils s'étaient soignés eux-mêmes et au moment de partir, c'est le moteur qui refusa le départ. Le malheureux Beaumont perdit la journée entière à s'efforcer d'avoir raison de ce moteur récalcitrant. On alla jusqu'à dire que le hasard n'était peut-être pas le seul coupable et que le sabotage, qui sévit dans tant de milieux, avait bien pu faire son apparition dans celui des aviateurs. N'y a-t-il pas un précédent? La singulière huile de graissage que quelques concurrents du Circuit de l'Est trouvèrent dans leurs bidons à Amiens.

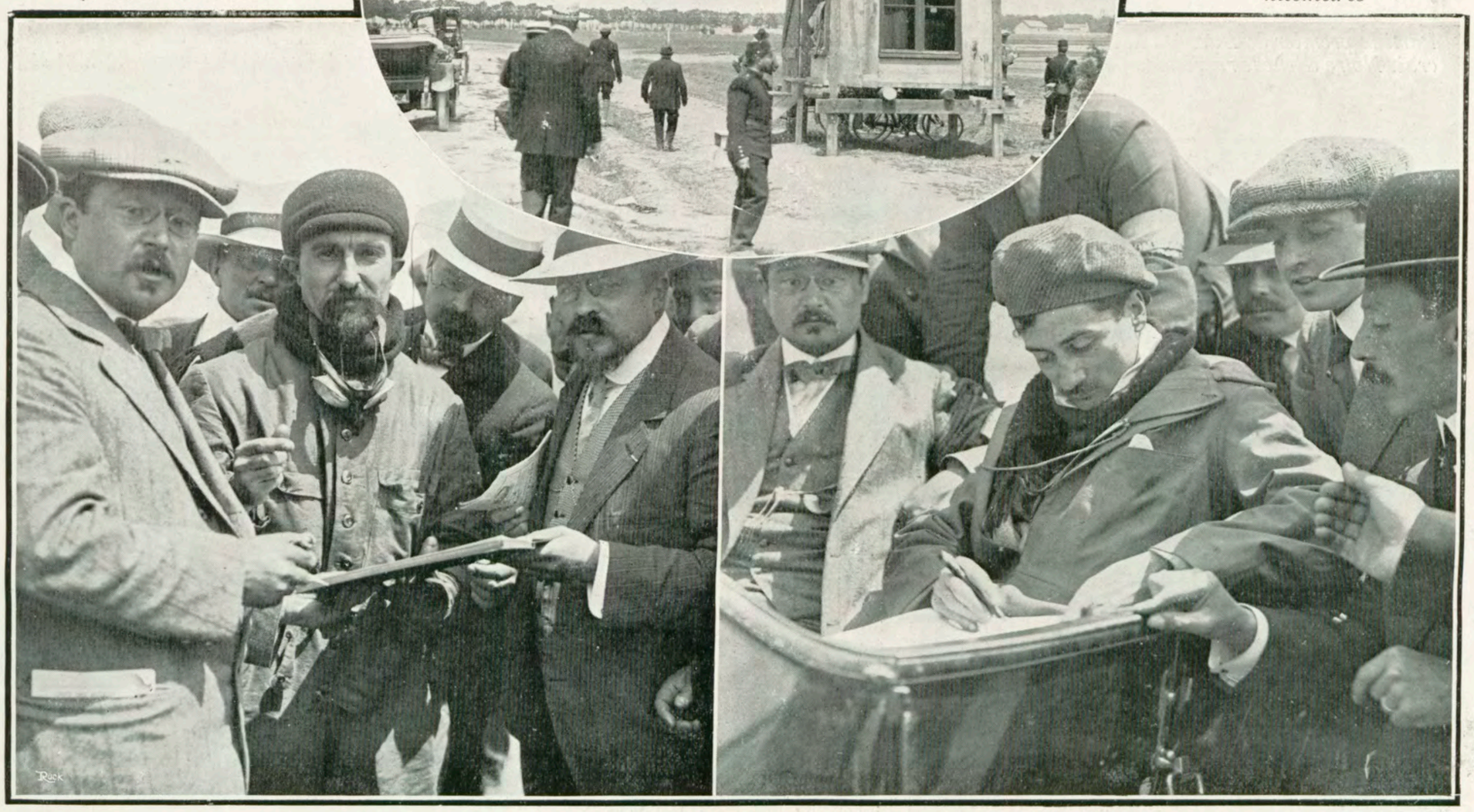
Bref, Garros qui, la veille, avait brisé son appareil et avait dû se déclarer fort heureux de retrouver à Avignon un vieux routier des courses, l'appareil d'Aubrun

L'ESCALE DE DIJON



L'arrivée de Beaumont.
André Beaumont parti à 6 h. 2 m. le Buc, après Garros, arrive premier à Dijon.

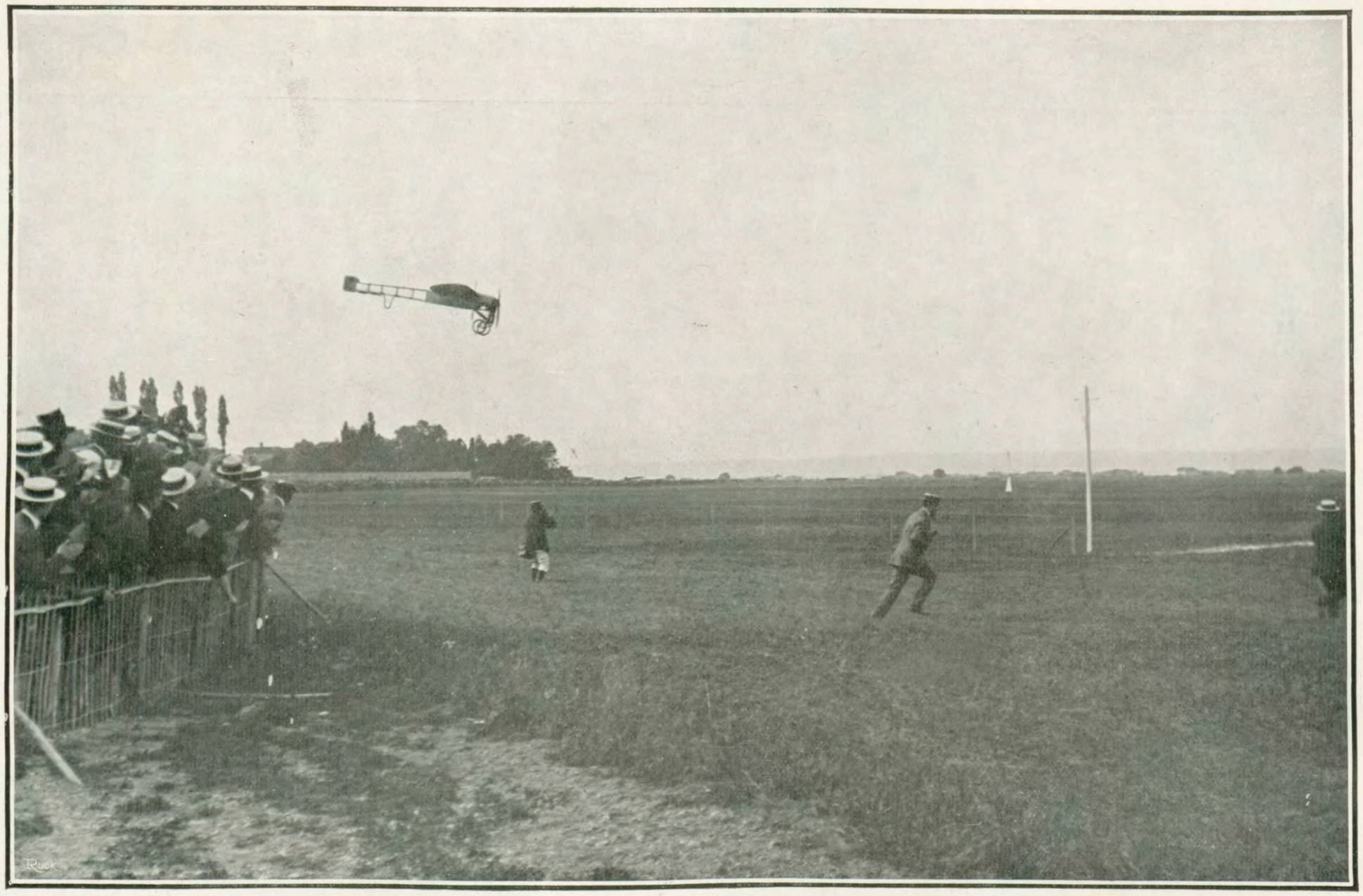
Le départ de Garros.
Le match Beaumont-Garros à commencé dès les premiers kilomètres



Beaumont et ses admirateurs.
Les admirateurs impitoyables de l'aviateur, sollicitent sa signature avant de le laisser partir déjeuner. C'est une des charges ordinaires du vainqueur. Quelques-uns en sont contraints de faire signer par délégation.

Garros est signalé.
Beaumont arrive à 11 h. 20 à l'aérodrome de Dijon. Garros est signalé à son tour à 11 h. 41 m. Tous deux repartirent presque ensemble et le duel continuera ainsi jusqu'à Rome où Beaumont l'emportera.

Au tour de Garros.
Garros, arrivé quelques minutes après Beaumont doit, lui aussi, payer son tribut à la gloire et signer de nombreuses cartes postales. Garros accomplit cette tâche avec une calme résignation.



Garros va passer la ligne d'arrivée à Dijon.

Parti le premier de Buc, à 6 h. 1 m. 28 s. Garros se laissa distancer par Beaumont et ne put que terminer second, fort près du vainqueur il est vrai. Notre cliché le représente passant la ligne d'arrivée au milieu des acclamations de la foule. Garros eut beaucoup à souffrir du vent et fut constamment repoussé vers l'est, il avait mis 10 h. 57 s. pour parcourir les 440 kilomètres qui séparent Paris de Lyon.

Garros et les journalistes.

Assailli par nombre de nos confrères, le vainqueur de l'étape se fait un plaisir de donner des détails sur son voyage.

du Circuit de l'Est prenait à son tour sa revanche. Il quittait Nice de grand matin et après avoir fait escale à Gênes, suivait la côte, au milieu des ovations sans fin d'une foule enthousiaste, pour venir atterrir à Pise. Il essayait d'en repartir mais en présence de l'orage, il tournait bride à Grossoleto et revenait se mettre à l'abri de la Tour-Penchée. L'ancien champion de la Demoiselle était en bonne place pour partir le premier. Malheureusement, il brisait son appareil à Cartagnetto-Conduite, à 65 kil. de Pise. Beaumont, qui avait changé de moteur, quittait Nice le mercredi matin et arrivait le premier dans la Ville-Eternelle ou d'autres n'allaient pas tarder à le suivre.

La course de Kimmerling a été, elle aussi très digne d'éloges. Il a accompli le parcours Troyes-Avignon d'une seule traite. Malheureusement, victime d'une chute à l'atterrissage, il dut attendre un nouvel appareil. Weymann joua de malheur. Il capota à sa descente près de Troyes.

L'appareil qu'il a choisi pour remplacer son vieux biplan est plutôt un appareil de pure vitesse qui n'est pas fait pour ces cross-countrys. Il serait facile de le modifier en conséquence.

Les biplans n'ont pas eu de chance. Jusqu'ici leurs succès en course sont rares. Ils se rattrapent dans les randonnées militaires.

M. V.

Garros interviewé.

L'aviateur n'avait pas plutôt mis pied à terre que les journalistes locaux se mettaient en devoir de l'interviewer.

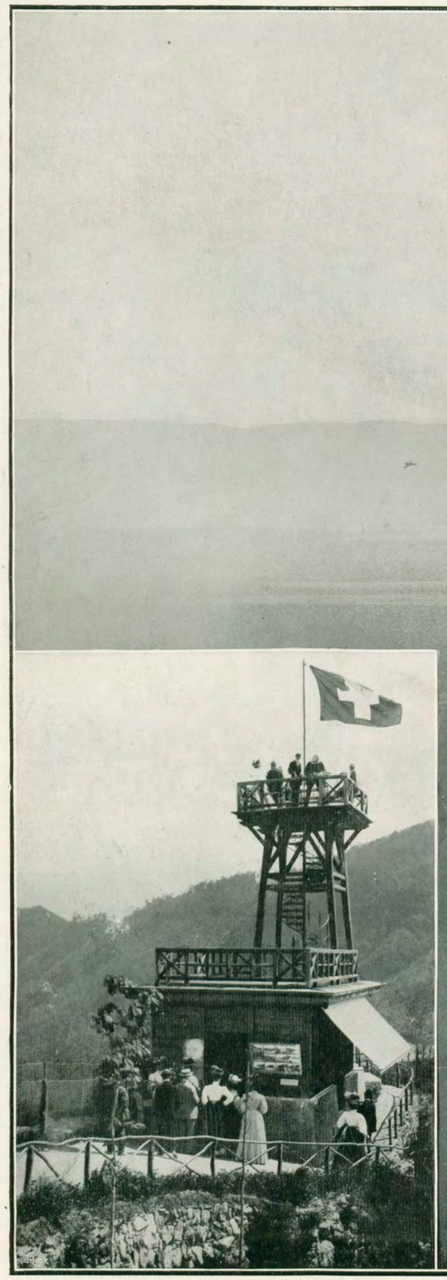
LEGAGNEUX VOLE AU-DESSUS DE GARROS

APRÈS L'ARRIVÉE DE GARROS A LYON

Legagneux, qui prend part à la grande semaine d'aviation de Lyon, évolue au-dessus de l'aérodrome pour satisfaire la foule qui réclame à grand cris. Notre cliché le représente passant au-dessus de l'appareil de Garros. Dans le médaillon, Legagneux au volant. L'arrivée des concurrents de Paris-Rome fut très applaudie par les aviateurs de Lyon : Legagneux, Bernard, Jane Herveu. Tous s'empressèrent de se mettre à la disposition de leurs camarades.

La Vie au Grand Air

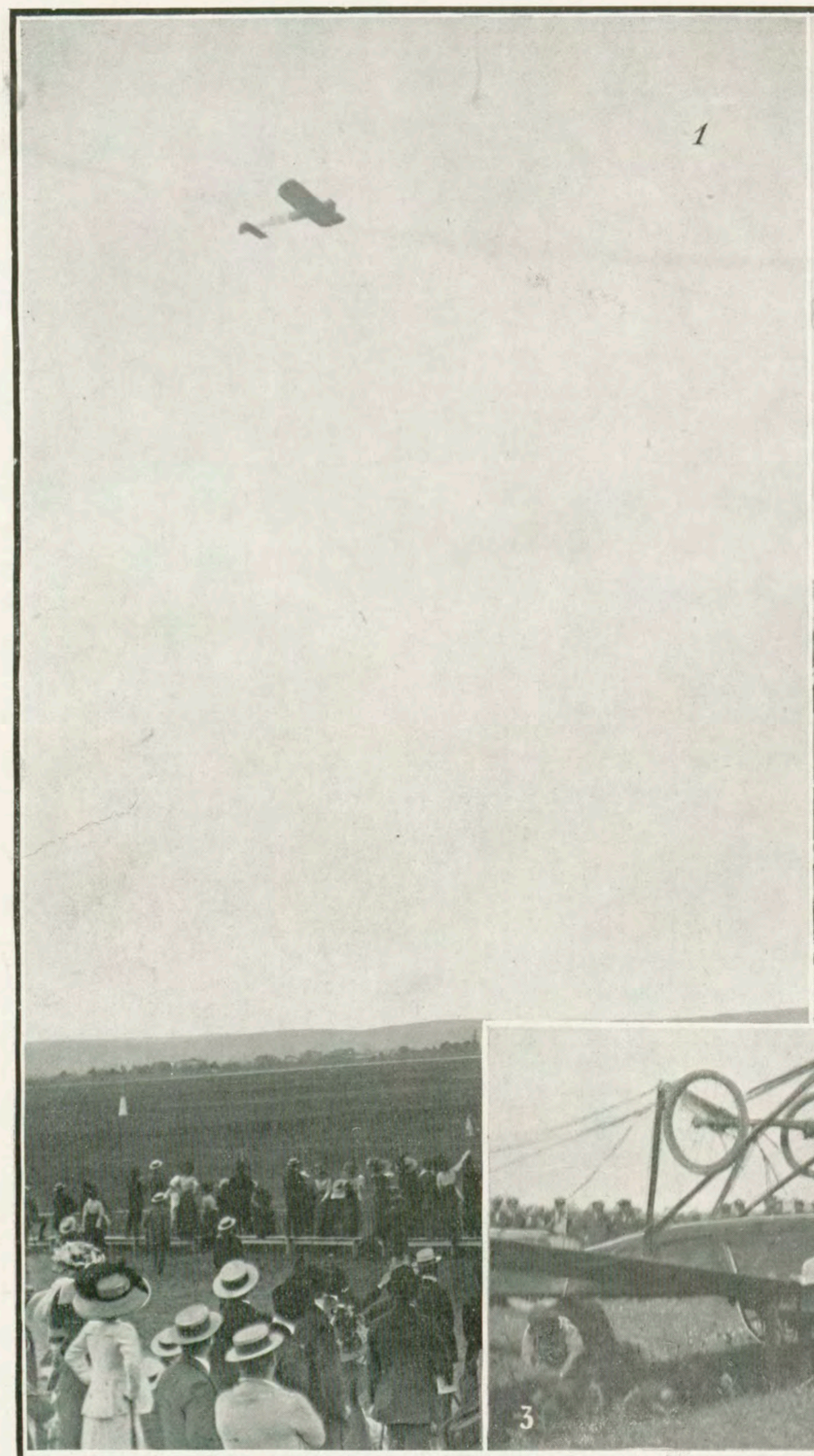
GARROS PASSE AU-DESSUS DE LA RADE DE GÊNES



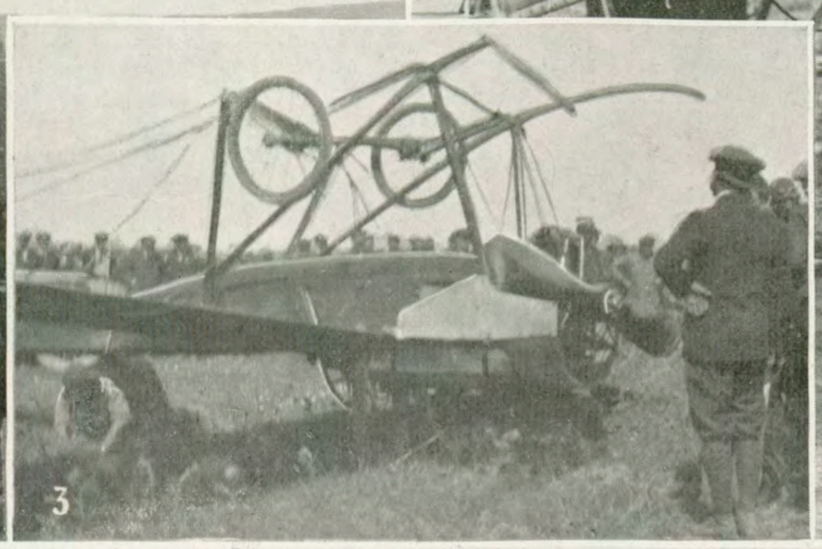
DU HAUT DU BELVÉDÈRE DE PORTOFINO KULM, ON ASSISTE AU PASSAGE DES AVIATEURS

Depuis la fondation des courses d'aéroplanes, tant en France qu'à l'étranger, jamais aviateur ne connut réception plus enthousiaste que celle qui accueillit Garros à son arrivée à Gênes. Il crut un moment qu'on ne le laisserait pas repartir tant il fut l'objet des sympathies du populaire. Ce fut ensuite une lutte impressionnante entre l'aviateur et le train qui emportait vers Rome nos envoyés spéciaux qui aperçurent pour la première fois le monoplan sortant derrière la pointe de Portofino-Kulm et ne perdirent sa trace qu'à Pise, où la tempête l'immobilisa jusqu'à mercredi matin donnant à Beaumont le temps de le rejoindre.

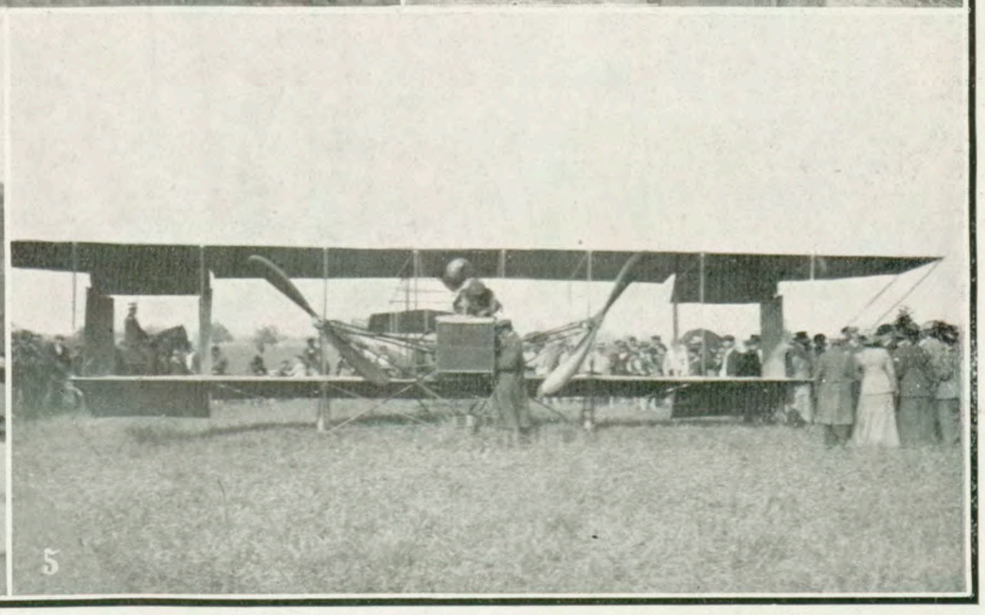
QUELQUES A-COTÉS DE PARIS-ROME


1

2


3

4


5

LES INCIDENTS DE LA COURSE

1. Garros à son départ de Lyon passe au-dessus de la foule. — 2. Legagneux qui prend part à la grande semaine d'aviation de Lyon, fait le plein d'essence de l'appareil de Beaumont. — 3. Weymann qui a capoté à la Celle-sur-Ource et a abandonné, montait un appareil des plus vites. — 4. Lusetti qui a pris le départ après les autres n'a pas eu de chance et fut victime d'un accident quelques minutes après son départ. — 5. Level en panne à Breviandes, près de Troyes.

AVANT LE DÉPART POUR NICE

LES DERNIERS PREPARATIFS

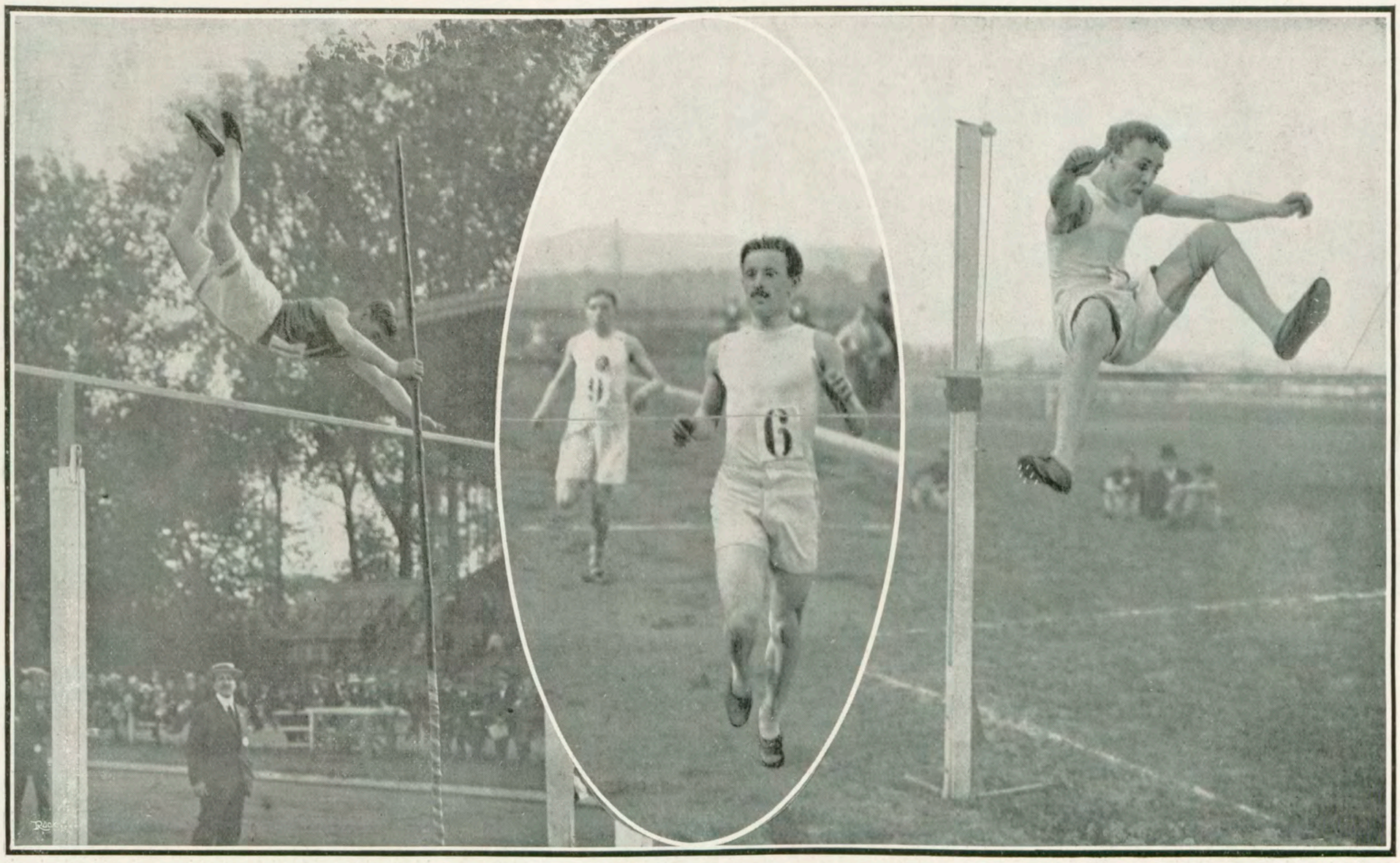
Avant de se faire conduire à l'endroit du départ, Garros consulte sa carte, reconnaît la route qu'il aura à suivre tout à l'heure jusqu'à Nice et établit à peu près l'horaire de sa marche. Parti de Buc à 6 h. 1 m. 28 s., le courageux aviateur était venu atterrir à Lyon à 4 h. 2 m. 25 s., ayant mis 10 h. 37 s. pour accomplir un trajet de 440 kilomètres. Dans son voyage Garros, fut gêné par de violents remous qui retardèrent sa marche.

BEAUMONT EST PORTÉ EN TRIOMPHE

L'ENTHOUSIASME A NICE

Le raid merveilleux qu'André Beaumont vient d'accomplir en allant de Paris à Nice, a soulevé l'enthousiasme dans cette dernière ville. Aussi à l'arrivée du vainqueur, les spectateurs ne purent maîtriser leur joie et le portèrent en triomphe. Empêché de repartir le lendemain par une panne de moteur, Beaumont parvenait le mercredi à gagner Rome d'une seule traite et entrait premier dans la Ville Eternelle.

Les Championnats de Paris d'Athlétisme



Le saut à la perche.
La victoire est revenue à Franquenelle, du Sporting Club de Vaugirard, qui a sauté 3 m. 20 devant Thireault du Racing, Defert de la Générale et Lanuche de Maisons-Laffitte.

Arrivée du 1.500 mètres plat.
L'arrivée du 1.500 mètres donna lieu à une surprise. Arnaud, du Club Athlétique de la Société Générale, bat Keyser et le record de France, couvrant la distance en 4 m. 6 s.

Le saut en hauteur.
La victoire est revenue à Meunier du Club Athlétique de la Société Générale, qui a facilement sauté 1 m. 70; 2° Delaby du Sporting Club Versaillais.

Ces épreuves, disputées dimanche à Colombes, ont obtenu un plein succès. Arnaud Franquenelle, Boullery, Meunier et Poulenard se sont couverts de gloire.

CHAQUE année, le Comité de Paris de l'U. S. F. S. A. organise, plusieurs semaines avant les championnats de France d'athlétisme, une réunion dont les gagnants sont chargés de représenter les couleurs parisiennes dans les championnats nationaux. Cette réunion, qui s'est disputée dimanche dernier sur la magnifique piste de Colombes, a obtenu un succès sans précédent, non pas grâce au nombre imposant des engagements, mais surtout à cause du nombre des performances méritoires qui ont été réalisées par la plupart des nouveaux champions de Paris. C'est ainsi que le fameux record des 100 mètres de Tournois, qui date de 1892, fut battu par un coureur dont le nom est certainement inconnu de la foule. Boullery, en effet, qui depuis qu'il est entré au Métropolitan Club a fait des progrès énormes, gagna en grand coureur, battant Drothier d'environ cinquante centimètres.

Les chronométreurs, MM. Minvielle et E. P. Denny, après avoir consulté leur montre, firent annoncer le temps de 10 s. 4/5, ce qui bat de 1/10 de seconde l'ancien record de France. S'il est hors de doute que Boullery a parcouru la distance dans le temps qu'accusent les officiels, et sans vouloir un seul instant atténuer la valeur de sa performance, il n'en est pas moins vrai qu'il fut fort aidé par un vent arrière assez violent qui soufflait au moment où se courait l'épreuve.

Son temps sera-t-il homologué? il est difficile qu'il ne le soit pas, car les règlements de notre fédération ne contiennent aucune clause au sujet des records battus dans ces conditions. La fédération américaine, plus prévoyante que l'U. S. F. S. A., n'admet pas les records établis en ligne droite si la vitesse du vent est supérieure à 40 pieds (environ 13 mètres) à la seconde. Il est évident que cette manière de faire changerait l'organisation des réunions à venir et obligerait les organisateurs à faire l'acquisition d'anémomètres; mais ne serait-elle pas plus équitable?

Si le record de Boullery est discutable, celui d'Arnaud, par contre, qui parcourut les 1.500 mètres en 4 m. 6 s. et battit l'invincible Keyser, peut être considéré comme une des plus belles performances de l'année.

Le jeune Meunier, dont j'ai souvent signalé les immenses progrès, a parcouru les 110 mètres haies en 16 secondes, et a sauté 1 m. 70 en hauteur, ce qui donne de plus en plus confiance à ses partisans, qui voient en lui un concurrent sérieux aux Jeux Olympiques de Stockholm.

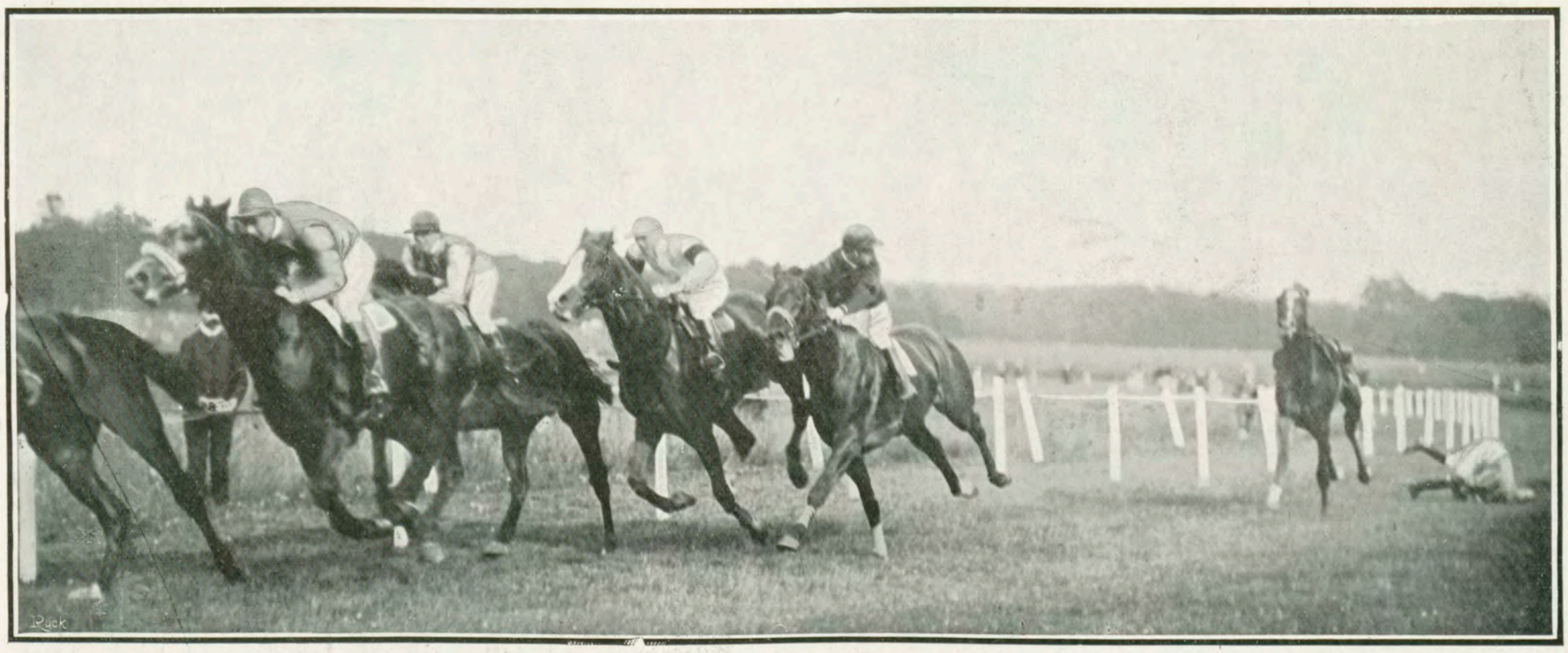
Arnaud produisit dimanche une énorme impression, et la façon dont il démarra à 600 mètres de l'arrivée pour mener le train pendant tout le dernier tour, montra son grand courage. Un léger incident se produisit à une cinquantaine de mètres de l'arrivée et plusieurs personnes virent le nouveau champion empêcher Keyser de passer à l'extérieur. Celui-ci d'ailleurs, en véritable sportsman, ne déposa pas de réclamation.

Espérons que nous reverrons aux prises les deux excellents coureurs aux Championnats de France, et souhaitons qu'une fois de plus le meilleur athlète sorte vainqueur.

ANDRÉ GLARNER.

Les deux extrêmes.
A gauche, Poulenard, vainqueur du 800 mètres, à droite, Tison, du R. C. F., vainqueur du lancement du poids avec 12 m. 78, et du disque avec 37 m. 75.

LE PRIX LUPIN ET LE PRIX DU LAC



Prix du Parc des Princes (10.000 francs, 2.200 mètres). — Longchamp, 28 mai. — Entre les tournants.

Grand Seigneur a mené avec Bucentaure jusqu'entre les tournants, où les concurrents se groupaient. Une bousculade se produisait peu après, dont Nectarine était la victime. Notre photographie est prise au moment de la chute de son jockey, A. Woodland, chute heureusement sans gravité; finalement Pire passait le poteau avec une encolure d'avance sur Lahire; Fontenoy troisième.

La situation s'est enfin éclaircie. Il était grand temps. Après tant de rencontres, après tant d'effondrements et de réhabilitations successives, on était en plein gâchis et on y serait resté jusqu'au jour décisif, si le Prix Lupin, dernier terrain de rencontre des candidats au Derby, n'avait donné par bonheur un résultat clair et satisfaisant. Avant le Prix Lupin, entre Shetland, Alcantara II, Rubinat II, voire As d'Atout et Sea Lord, aucune ligne bien probante, aucun argument bien sérieux ne permettait de choisir.

Maintenant, tout le monde est à peu près fixé. Alcantara II est parti dans une allure déconcertante qui a mis la plupart des concurrents en complète déroute, et tout le reste à l'ouvrage. As d'Atout et Sea Lord n'ont jamais existé. On pourra dire à leur décharge que la distance, sensiblement plus courte que celle du Prix de l'Espérance et du Prix Reiset, n'était pas dans leurs cordes. C'est exact, mais insuffisant comme excuse. La vérité est qu'ils manquent de classe. Il n'y a eu dans la course, en dehors du gagnant, que trois concurrents, Shetland, Gavarni III, Rubinat II. Ce dernier a fait un rapproché rapide au tournant et à l'entrée de la ligne droite, mais il s'est trouvé au bout de son effort au pavillon; et les deux adversaires qu'il avait dépassés, Shetland et Gavarni III, sont revenus sur lui. Shetland l'a battu d'une demi-longueur pour la seconde place et Gavarni III n'a succombé que d'une tête pour la troisième. Entre Gavarni III et Rubinat II, c'est à très peu de chose près la répétition de leur course de la Poule d'Essai. Cette concordance est déjà un gage de régularité.

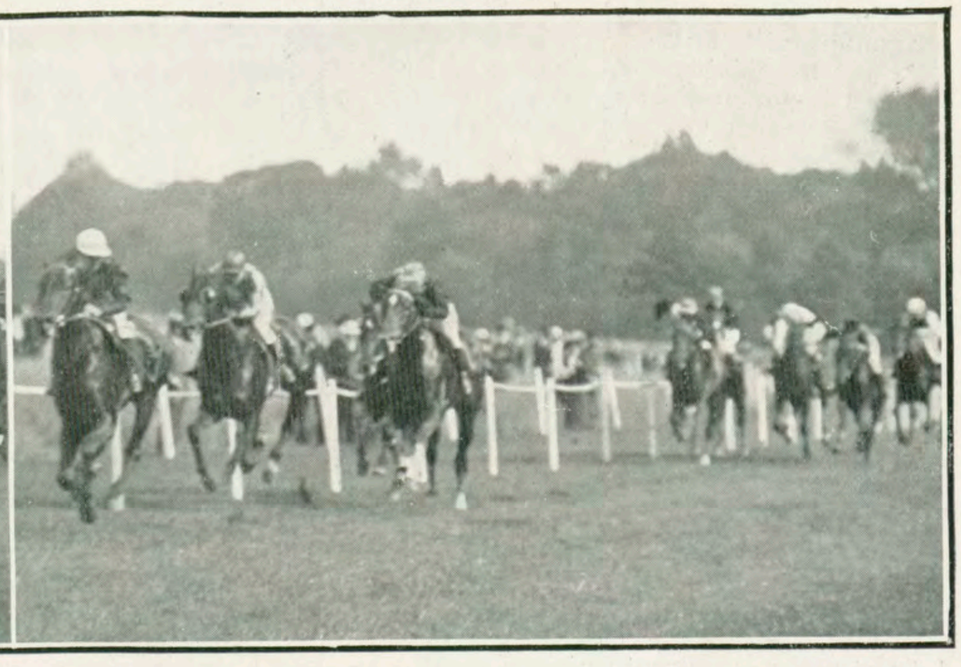
Shetland, le plus désemparé des trois en ce moment, eût peut être affirmé sur les deux suivants une supériorité plus marquée si la distance avait été plus longue. C'est l'impression qu'il a donnée. Toutefois, il ne faut pas oublier que les trois concurrents en question n'ont pas couru l'un contre l'autre, mais contre un adversaire commun d'une supériorité écrasante. Rubinat II, s'il s'était agi uniquement de battre Shetland et Gavarni III, serait venu certainement beaucoup plus tard et le résultat entre lui et Shetland eut pu être ainsi modifié. On pourra dire d'autre part, en faveur de Gavarni III qu'il a eu la course la plus dure. En somme, entre ces trois, tout est à revoir. Il n'y a de tout à fait certain que la supériorité d'Alcantara II. Cette supériorité qui s'est si catégoriquement affirmée sur 2.100 mètres à Longchamp, se maintiendra-t-elle sur les 2.400 mètres de Chantilly?

Le fils de Perth a de la tenue, et l'a montré dans le prix Hocquart. Il n'y a aucune raison de croire qu'il se comportera moins bien sur 2.400 mètres que sur 2.100, mais là n'est pas la vraie question. Pourra-t-il, dans une course que la montée rend tout particulièrement sévère, aller impunément à toute allure dès le début, et échapper ainsi à tout voisinage? Alcantara II cesse de s'employer quand il a un voisin. Réussira-t-il dans le Derby à éviter tout gêneur? Voilà pour lui le point délicat. Et il nous reste encore, pour les grandes épreuves, cette incertitude qui en constitue le principal attrait.

STUART.

Prix du Lac (handicap, 15.000 fr, 2.100 mètres). — Longchamp, 28 mai. La sortie du petit bois.

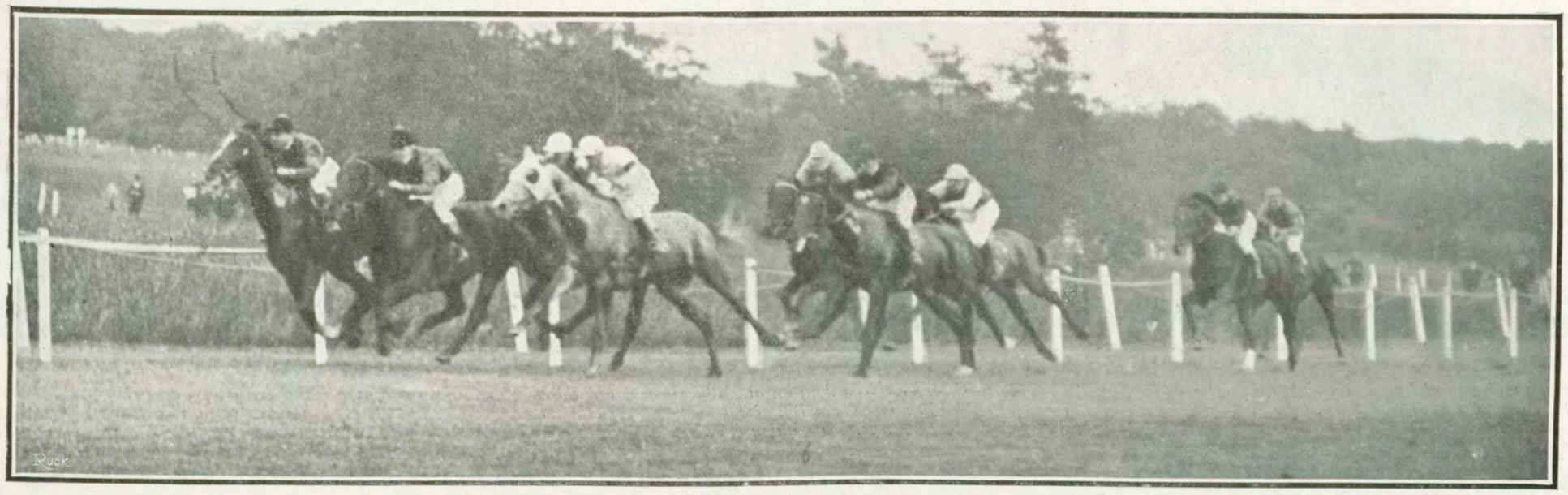
Seigneurie II a mené au début, puis Vert et Rouge et Mésange ont fait le train. A l'entrée de la ligne droite, Seigneurie, à la corde, prenait le meilleur et battait Vinci et Juliette IV bien revenue.



Prix Lupin (poule des produits, 40.000 fr., 2.100 m.). Longchamp, 28 mai.

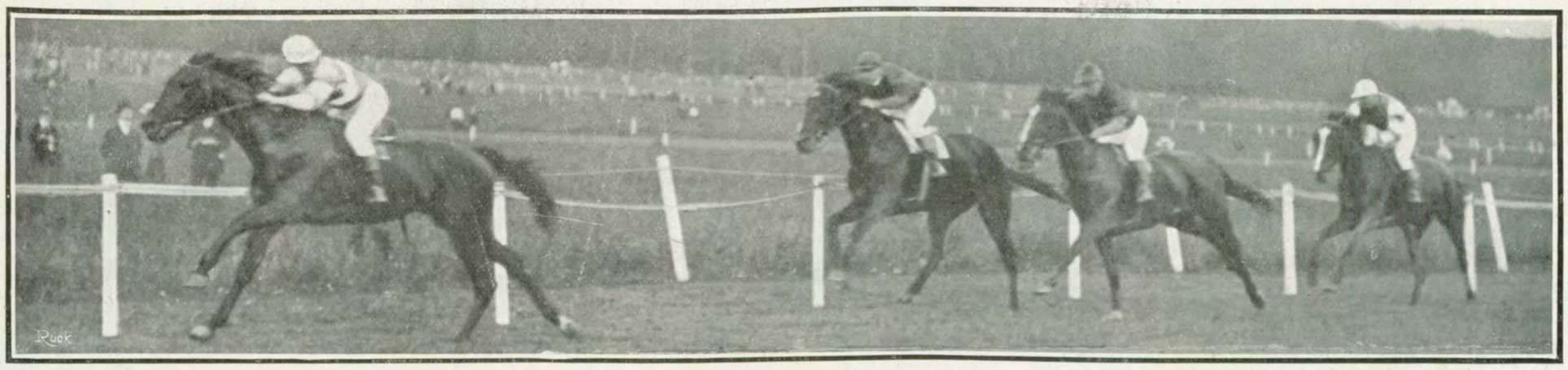
Alcantara II a mené devant Gavarni III et Clin d'Œil. A l'entrée de la ligne droite, le cheval du baron A. de Rothschild avait course gagnée, il battait de deux longueurs Shetland; Rubinat II, troisième.

LES COURSES DE L'ASCENSION



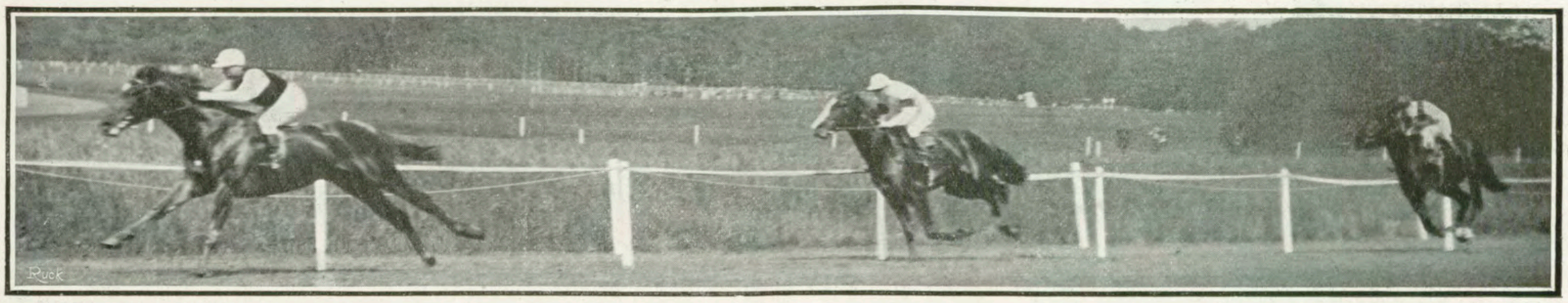
L'Arrivée du Prix Reiset (3.000 mètres, 25.000 francs). — Longchamp, 25 mai.

Le Prix Reiset avait réuni une dizaine de partants. Eucalyptus menait jusqu'en bas de la descente et As d'Atout prenant alors le commandement s'assurait une facile victoire.



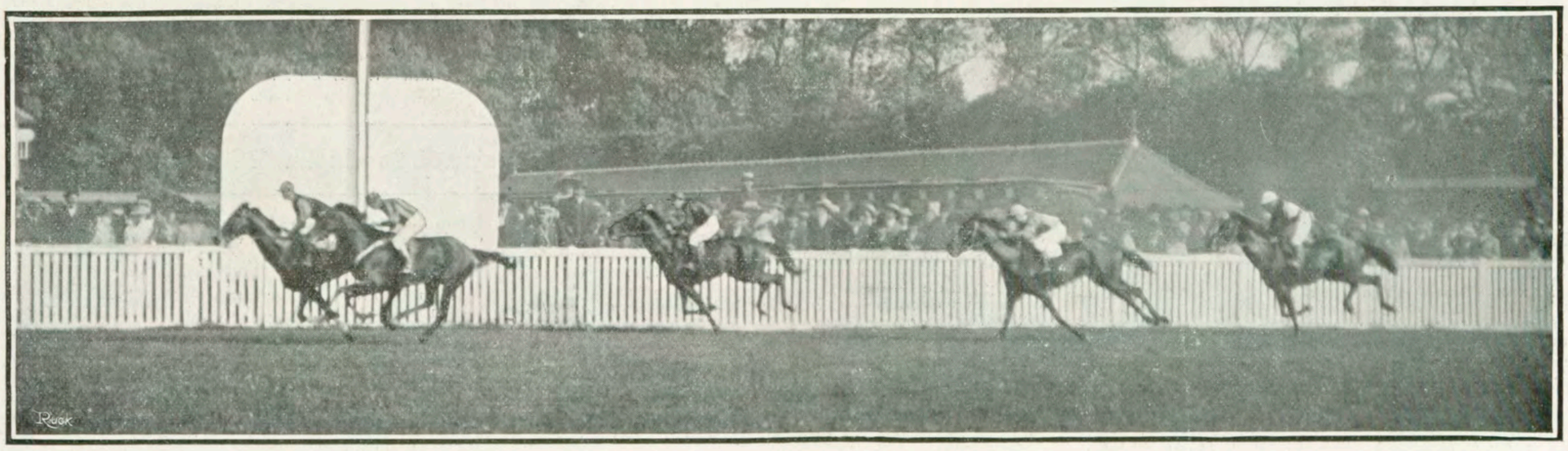
Le Prix du Point du Jour (1.800 mètres, 10.000 francs). — Longchamp, 25 mai.

Après avoir retardé le départ plusieurs fois par son indocilité, Ronde de Nuit, restée derrière Valemont, Gobette et Fripolette, est venue gagner nettement d'une courte encolure.



Prix Fould (3.000 mètres. 8.000 francs). — Lonchamp, 25 mai.

Brou gagne facilement de deux longueurs, devant Sampiétro et Alby, malgré une tentative de Sampietro, qui essaye de passer au tournant, sans succès du reste.

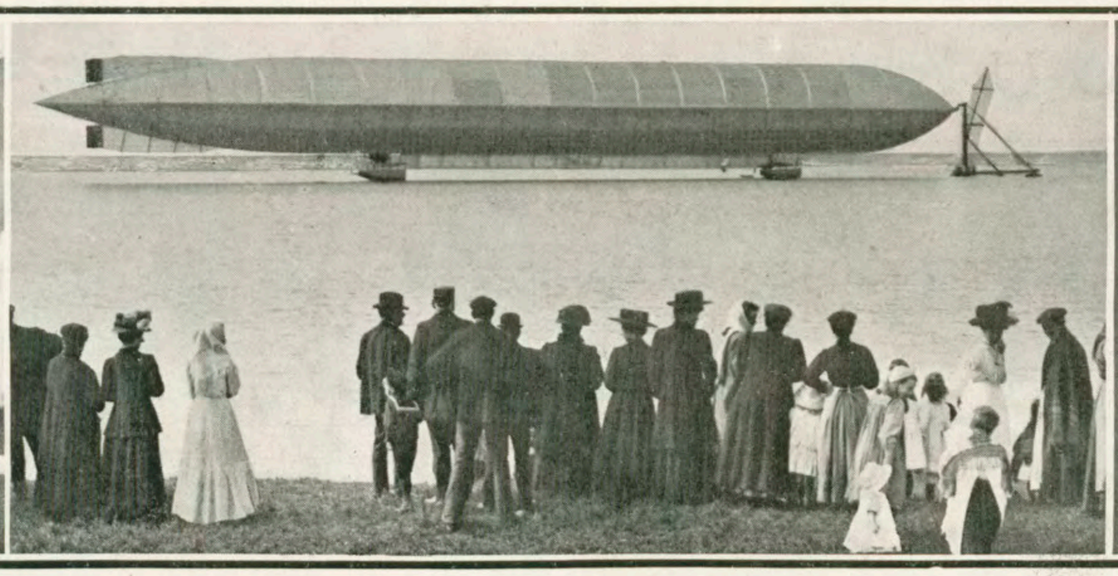


Prix Consul (4.000 mètres, 20.000 francs). — Maisons Laffitte, 26 mai.

Negofol mène jusqu'à l'entrée de la ligne droite. Rejoint par Gros Papa, il lâchait pied tout de suite. Malgré un effort sérieux de Basse Pointe, Gros Papa gagnait nettement d'une encolure.

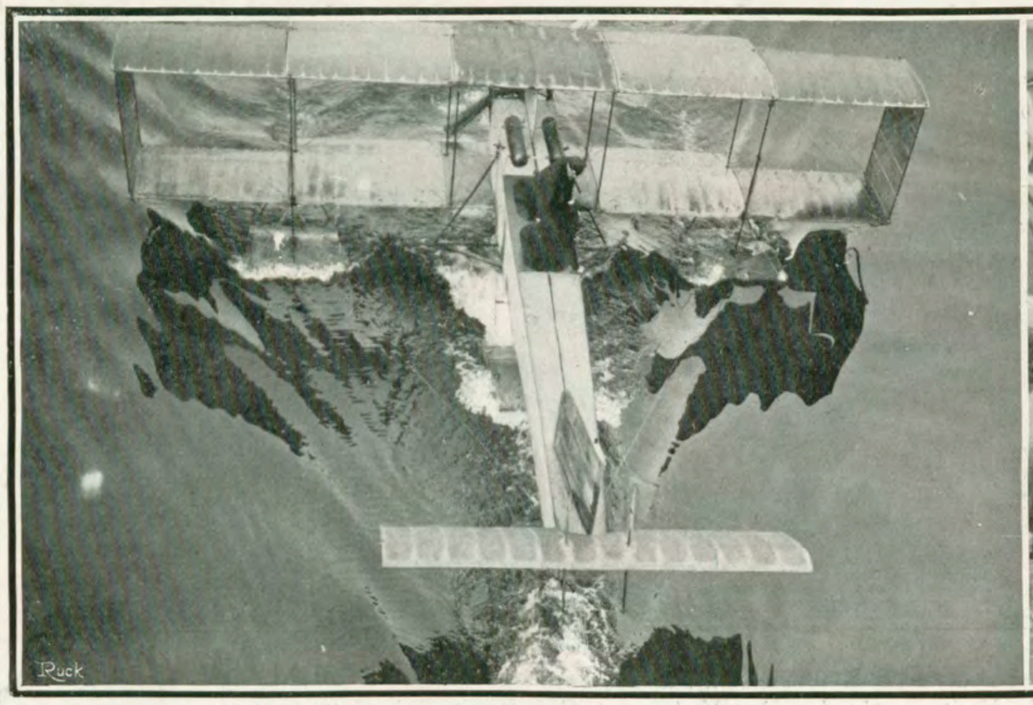
LE CARNET DU SPORTSMAN

L'aviateur allemand Laemmlin s'est tué le 25 mai en allant de Karlsruhe à Strasbourg.



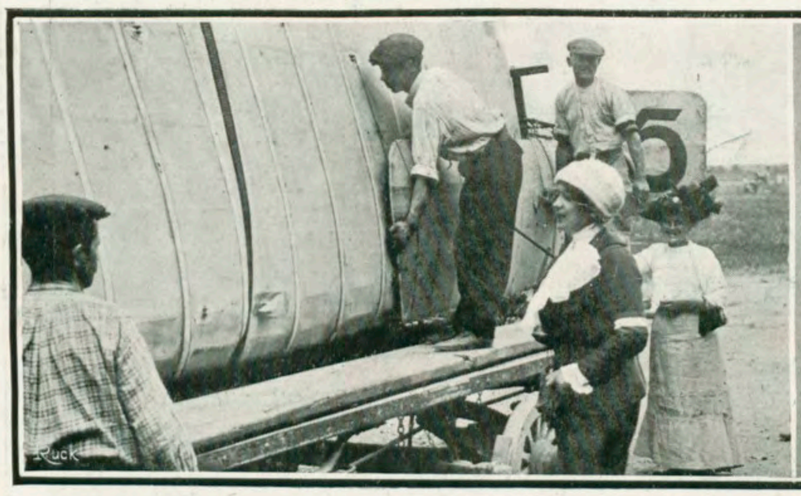
Le « Mayfly » dirigeable militaire anglais dont on attend beaucoup, vient d'être lancé à Barrow ces jours derniers. Il est long de 156 mètres, son diamètre est de 14 m. 50. Cet aéronat est destiné à remplacer le « Morning Post » qui a été détruit par une explosion.

Tommy O'Tortas, boxeur américain, poids léger, qui va venir prochainement en France.



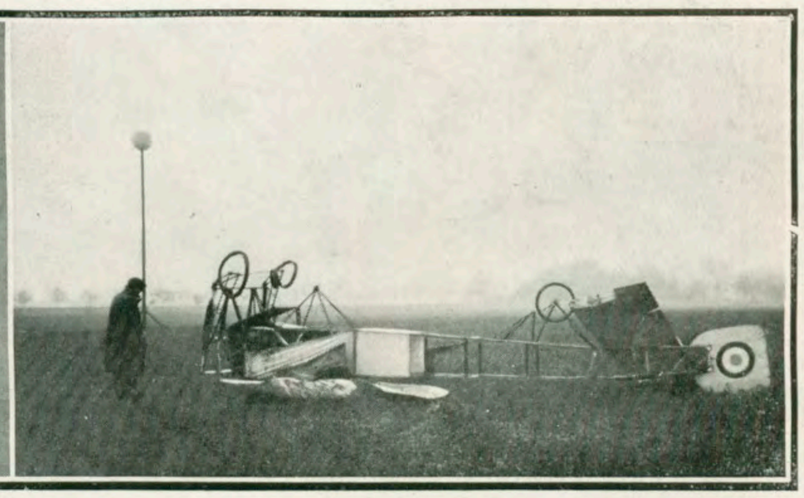
Les essais pour les aéroplanes pouvant s'utiliser sur l'eau se poursuivent actuellement. Le « Canard » muni de flotteurs, a fait dernièrement en Seine des tentatives qui ont donné pleine satisfaction.

Dans le Tour de Belgique, le Français Christophe est second au classement général derrière Vandenberghe. Notre photographie représente le populaire coureur belge Van Houwaert, qui abandonnera d'ailleurs, se désaltérant au contrôle d'Ostende.



Jane Herveu, qui va s'engager dans la grande semaine d'aviation de Lyon, surveille le débarquement de son appareil qui vient d'arriver.

Roger Benedict, boxeur américain, qui viendra prochainement nous rendre visite.



A Pau, par suite d'une fausse manœuvre, l'aviateur Duprat tombe de 30 mètres de haut et, par un hasard providentiel, ne se fait aucun mal.

Résultats Techniques du 23 au 28 Mai — Spectacles sportifs de la Semaine.

AÉRONAUTIQUE

MARDI 23 MAI. — Védrine atterrit à Angoulême à 7 h. 54, ayant couvert les 400 kilomètres du parcours en 3 h. 43.

MERCREDI 24 MAI. — Védrine atterrit à Saint-Sébastien ayant couvert les 335 kilomètres en 3 h. 41 m. 57 s. 2° Garros en 6 h. 16 m. 3° Gibert en 13 h. 33 m. 20 s.

JEUDI 25 MAI. — Le lieutenant Ménard et Do-Hu vont de Bouy à Poitiers, en 8 h 58 m.

VENDREDI 26 MAI. — Védrine atterrit à Madrid, ayant couvert les kilomètres du parcours en 27 h. 5 m. 41 s. et gagne la course Paris-Madrid.

DIMANCHE 28 MAI. — Buc. — Départ de la course Paris-Rome-Turin. 12 aviateurs prennent le départ : Beaumont, Garros, Kimmerling, Bathiat, Weymann, Bielovucic, Molla, Level, Frey, Manissero, Gaget, Vidard.

Dijon. — André Beaumont arrive 1er à Dijon, en 5 h. 18 m. 32 s.

ATHLÉTISME

JEUDI 25 MAI. — Course à pied. — Dans la 2e étape de la course Lyon-Paris, étape Dijon-Troyes 202 kilomètres, Navez se classe 1er en 24 h 45 m.; 2. Robert, 25 h. 59 m.; 3. Orphée, 26 h. 16 m.

Saint-Cloud. — Championnats interscolaires, 100 mètres plat. — 1. Larmier (Bréguet), en 11 s. 3/5; 2. Omnès (Duvignau de Lanneau).

1 500 mètres plat. — 1. Deville (Buffon), en 4 m. 25 s. 1/5; 2. Schiff (Condorcet).

800 mètres plats. — 1. Doublet (Voltaire), 2 m. 11 s. 3/5; 2. Angeletti.

JEUDI 25 MAI. — Pelote basque. — Fronteau. Equipe Zabarté bat équipe Chiquito de Biarritz, par 60 points à 56.

DIMANCHE 28 MAI. — Parc des Princes. — Paris-Lyon.— 3e étape : 1. Bollée, en 22 h. 54 m.; 2. Léonce Dechartre, en 3 h. 24. Orphée est premier du classement général.

CYCLISME

JEUDI 25 MAI. — Paris-Roubaix Indépendants. — 1. Guenot, en 9 h. 24; 2. Pichon, à deux longueurs 3. Luguet en 9 h. 31 m.

Buffalo. — Grand Prix de Buffalo. — 1. Hourlier, en 2 m. 12 s. 3/5; 2. Moretti; 3. Pouchois.

DIMANCHE 28 MAI. — Parc des Princes. — Championnat de France de vitesse, 1.333 m. 1. Hourlier, en 2 m. 29 s. 1/5.

HIPPISME

JEUDI 25 MAI. — Longchamp. — *Prix Reiset* (25.000 francs, 3.000 mètres). — 1. As d'Atout (R. Reiff), à M. de Ganay; 2. Sea Lord; 3. Joyeux V. — P. M. : gag., 33 fr. 50; pl., 15 fr., 10 fr. 50, 9 fr. 50.

VENDREDI 26 MAI. — Maisons Laffitte. — *Prix Consul* (20 000 francs, 4.000 mètres). — 1. Gros Papa (M. Barat); 2. Basse Pointe; 3. Joyeux Drille. — P. M. : gag., 30 fr. 50; pl., 16 fr. 50 et 15 fr. 50.

DIMANCHE 28 MAI. — Longchamp. — *Prix Lupin* (40.000 francs, 2.100 mètres). — 1. Alcantara II (Milton. Henry), à M. de Rothschild; 2. Shetland; 3. Rubinat II. — P. M. : gag., 38 fr. 50; pl., 16 fr., 14 fr. 50; 15 fr. 50.

SPECTACLES SPORTIFS

DIMANCHE 4 ET LUNDI 5 JUIN. — Vélodrome Buffalo. — Course d'une heure derrière motocyclettes.

DIMANCHE 4 ET LUNDI 5 JUIN. — Courses à Chantilly, *Prix de Diane*.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. — *Le Gérant :* CHARLES GUYOT.